

Les Fatimides et la mer (909-1171)



ISLAMIC HISTORY AND CIVILIZATION. STUDIES AND TEXTS

PAR
DAVID BRAMOULLÉ

BRILL

Les Fatimides et la mer (909-1171)

Islamic History and Civilization

STUDIES AND TEXTS

Editorial Board

Hinrich Biesterfeldt
Sebastian Günther

Honorary Editor

Wadad Kadi

VOLUME 165

The titles published in this series are listed at brill.com/ihc

Les Fatimides et la mer (909-1171)

par

David Bramoullé



BRILL

LEIDEN | BOSTON

Illustration de couverture: Borj Erras (Mahdia, La Tunisie). Photographie: Seif Allah Bouneb (CC BY-SA 2.0).

Library of Congress Cataloging-in-Publication Data

Names: Bramoullé, David, author.

Title: Les fatimides et la mer (909-1171) / par David Bramoullé.

Description: Leiden ; Boston : Brill, [2020] | Series: Islamic history and civilization, 0929-2403 ; volume 165 | Includes bibliographical references and index.

Identifiers: LCCN 2019037181 | ISBN 9789004402904 (hardback) | ISBN 9789004410640 (ebook)

Subjects: LCSH: Egypt—History—640-1250. | Egypt—History, Naval. | Islamic Empire—History, Naval. | Fatimites—History.

Classification: LCC DT95.7 .B74 2020 | DDC 962/.02—dc23

LC record available at <https://lccn.loc.gov/2019037181>

Typeface for the Latin, Greek, and Cyrillic scripts: “Brill”. See and download: brill.com/brill-typeface.

ISSN 0929-2403

ISBN 978-90-04-40290-4 (hardback)

ISBN 978-90-04-41064-0 (e-book)

Copyright 2020 by Koninklijke Brill NV, Leiden, The Netherlands.

Koninklijke Brill NV incorporates the imprints Brill, Brill Hes & De Graaf, Brill Nijhoff, Brill Rodopi, Brill Sense, Hotei Publishing, mentis Verlag, Verlag Ferdinand Schöningh and Wilhelm Fink Verlag.

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, translated, stored in a retrieval system, or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise, without prior written permission from the publisher.

Authorization to photocopy items for internal or personal use is granted by Koninklijke Brill NV provided that the appropriate fees are paid directly to The Copyright Clearance Center, 222 Rosewood Drive, Suite 910, Danvers, MA 01923, USA. Fees are subject to change.

This book is printed on acid-free paper and produced in a sustainable manner.

Table des matières

Tables des figures et tableaux IX

Conventions XI

Introduction 1

PARTIE 1

De la Méditerranée à la mer Rouge : cadre géographique et chronologique de la navigation fatimide

Introduction à la Partie 1 21

- 1 L'espace maritime fatimide : une terre et des mers 23
 - 1 Un territoire aux potentialités maritimes évidentes 23
 - 2 Les facteurs climatiques, leur incidence sur la navigation et l'organisation maritime fatimides 79
- 2 L'évolution du rapport de force entre la marine fatimide et ses adversaires 102
 - 1 L'élaboration et l'apogée de la puissance navale fatimide (910-975) 104
 - 2 La marine fatimide entre stabilisation et ralentissement (975-1099) 142
 - 3 La marine fatimide face au défi des croisades (1099-1171) 156

PARTIE 2

L'organisation navale fatimide

Introduction à la Partie 2 199

- 3 Les Fatimides et les villes portuaires : des relations difficiles 201
 - 1 Le contrôle des cités littorales : entre idéologie et pragmatisme 202
 - 2 Les villes littorales fatimides : des espaces de contestation de la souveraineté fatimide 236

- 4 Des navires aux marins ; la flotte fatimide et ses acteurs** 254
- 1 L'organisation de la flotte 255
 - 2 Des hommes sur le pont : recrutement et composition des équipages fatimides 319
- 5 Arsenaux et chantiers de construction navale** 341
- 1 Arsenal, chantier naval ou *zone d'activité sous contrôle de l'État* : une réalité difficile à cerner 342
 - 2 Historique et localisation des arsenaux et des chantiers de construction navale fatimides 359
 - 3 Administration des arsenaux fatimides 404
- 6 La mer, la flotte et les califes : les enjeux idéologiques de la puissance navale fatimide** 430
- 1 La flotte et la mer mises en scène 431
 - 2 La mer et la flotte objets de représentations et de discours 438

PARTIE 3

Les Fatimides et le commerce maritime : un État entre omniprésence et dépendance

- Introduction à la Partie 3** 471
- 7 De l'horizon proche à l'horizon lointain : la construction de l'espace économique maritime fatimide** 475
- 1 La Méditerranée, premier horizon économique fatimide 476
 - 2 Les nouveaux horizons : la mer Rouge et au-delà 529
- 8 L'État et le commerce maritime** 588
- 1 Les espaces de la taxation sous contrôle de l'État et de ses représentants 590
 - 2 De la terre à la mer : le contrôle du trafic maritime 603
 - 3 En mer : l'intervention des Fatimides dans la navigation commerciale 638
- 9 Le commerce au service de l'État, du calife et des grands** 648
- 1 L'approvisionnement en matériaux stratégiques : entre faux problème et vraie difficulté 648

| | | |
|---|---|-----|
| 2 | <i>Markab al-amīr, Markab al-sulṭān</i> : la navigation commerciale aux mains des grands et du calife | 669 |
| 3 | Les Fatimides, la mer et les marchands : une dépendance réciproque ? | 681 |
| | Conclusion | 691 |
| | Bibliographie | 701 |
| | Index | 748 |

Tables des figures et tableaux

Figures

- 1 Les territoires fatimides vers l'an mil 31
- 2 Les territoires sous contrôle fatimide après 1153 31
- 3 Les principaux ports et les conditions naturelles en mer Rouge 32
- 4 Essai de reconstitution de la presqu'île de Mahdia au x^e siècle 66
- 5 Mahdia d'après *Kitāb gharā'ib al-funūn* 67
- 6 Essai de reconstitution du port de Sousse au x^e siècle 68
- 7 Essai de reconstitution de l'île de Tinnīs 72
- 8 L'île de Tinnīs d'après un manuscrit du *Kitāb gharā'ib al-funūn* 73
- 9 Alexandrie vers 1470 par Ugo Comminelli 75
- 10 Essai de reconstitution du plan de Tyr au xii^e siècle 80
- 11 Essai de reconstitution du plan d'Acre aux xi^e et xii^e siècle 81
- 12 Conditions de navigation sur les littoraux d'Égypte, de Palestine et de Syrie 96
- 13 Essai de reconstitution du delta du Nil sous les Fatimides 97
- 14 Le Nil d'après Ibn Ḥawqal 100
- 15 La flotte fatimide entre l'Ifrīqiyya et la Sicile 131
- 16 Palerme au x^e-xi^e siècle 133
- 17 Les villes portuaires et les districts côtiers du Bilād al-Shām 215
- 18 La répartition des villes portuaires fatimides en Méditerranée orientale 251
- 19 L'évolution de l'administration de la flotte, de la construction navale et du commandement de la flotte entre 909 et 117 259
- 20 Détail du graffiti du bateau central de la forteresse de Ṣadr 301
- 21 Alexandrie vers 1470 par Ugo Comminelli (détail) 357
- 22 L'île de Tinnīs d'après le *Kitāb gharā'ib al-funūn* 358
- 23 Plan général de l'ensemble urbain Fustāt-Le Caire et positions supposées des arsenaux 369
- 24 Essai de reconstitution du sud de Fustāt (fin x^e-xi^e siècle) 377
- 25 Essai de reconstitution du sud de Fustāt et possible position des arsenaux (xii^e siècle) 386
- 26 Organigramme du fonctionnement de l'arsenal de Mahdia sous le calife d'al-Mu'izz 407
- 27 Organisation du dīwān al-ṣinā'a au xi^e siècle d'après Musabbiḥī, pseudo-Ibn al-Muqaffa' et les lettres de la Geniza 419
- 28 Organisation de la construction navale fatimide au xii^e siècle d'après Ibn al-Ṭuwayr, Ibn Mammātī et Makhzūmī 421
- 29 Carte du monde d'après le *Kitāb gharā'ib al-funūn* 450
- 30 Carte ovale de la Méditerranée d'après le *Kitāb gharā'ib al-funūn* 450

| | | |
|----|---|-----|
| 31 | La partie occidentale de la carte du Maghreb d'Ibn Ḥawqal | 451 |
| 32 | Carte du Maghreb d'après Ibn Ḥawqal | 451 |
| 33 | Carte de la Méditerranée d'après Ibn Ḥawqal | 452 |
| 34 | La Sicile dans le <i>Kitāb gharā'ib al-funūn</i> | 460 |
| 35 | Tinnīs dans le <i>Kitāb gharā'ib al-funūn</i> | 460 |
| 36 | Mahdia dans le <i>Kitāb gharā'ib al-funūn</i> | 461 |
| 37 | L'océan Indien d'après le <i>Kitāb gharā'ib al-funūn</i> | 543 |
| 38 | Carte de l'océan Indien au début du XI ^e siècle | 546 |
| 39 | Les actions fatimides en mer Rouge | 577 |
| 40 | Essai de reconstitution du plan d'Alexandrie au XII ^e siècle | 595 |
| 41 | L'organisation de la douane d'Alexandrie d'après le <i>Minhāj</i> d'al-Makhzūmī | 670 |

Tableaux

| | | |
|----|--|-----|
| 1 | Ports et mouillages d'Alexandrie au détroit de Gibraltar d'après le <i>Kitāb gharā'ib al-funūn wa mulah al-'uyūn</i> | 35 |
| 2 | Ports et mouillages d'Alexandrie à Latakieh d'après le <i>Kitāb gharā'ib al-funūn wa mulah al-'uyūn</i> | 36 |
| 3 | Ports et mouillages d'Alexandrie à Lattakieh d'après al-Bakrī | 37 |
| 4 | Ports et mouillages fatimides d'Alexandrie à Ténès d'après al-Bakrī | 38 |
| 5 | Listes des <i>thaghrs</i> selon les auteurs médiévaux | 226 |
| 6 | Le coût d'un navire de guerre fatimide en expédition (estimation) | 339 |
| 7 | Liste des taxes abolies par Saladin à la <i>šinā'a</i> de Fustât | 352 |
| 8 | Liste des marchandises importées et exportées des trois principaux ports du delta d'après les lettres de la Geniza | 492 |
| 9 | Liste des marchandises importées et exportées des trois principaux ports du delta d'après le <i>Minhāj</i> d'al-Makhzūmī | 494 |
| 10 | Les droits du <i>qūf</i> à Alexandrie | 614 |
| 11 | Droits de <i>'arṣa</i> à Alexandrie | 616 |
| 12 | Liste des intervenants rétribués lors de la vente à l'encan (<i>ḥalqa</i>) à la Dār Mānak d'Alexandrie | 620 |
| 13 | Liste des agents rétribués lors de la vente à l'encan de marchandises à la Dār al-Yatīm de Damiette | 621 |
| 14 | Liste des agents rétribués lors de la vente à l'encan de bois à la Dār al-Yatīm de Damiette | 621 |
| 15 | Liste des droits prélevés sur les navires vendus aux enchères à Tinnīs | 622 |
| 16 | Objets en fer importés en Égypte d'après Ibn Mammātī | 659 |
| 17 | Types de bois ou d'objets en bois importés en Égypte d'après Ibn Mammātī | 660 |

Conventions

Translittérations de l'arabe

| | | | |
|---|-----------------------------------|---|---------|
| ء | ' (non transcrit en début de mot) | ط | ṭ |
| آ | ā | ظ | ẓ |
| ب | b | ع | ‘ |
| ت | t | غ | gh |
| ث | th | ف | f |
| خ | kh | ق | q |
| ح | ḥ | ك | k |
| ج | j | ل | l |
| د | d | م | m |
| ذ | dh | ن | n |
| ر | r | ه | h |
| ز | z | و | w ou ū |
| س | s | ي | y ou ī |
| ش | sh | ى | ā |
| ص | ṣ | ة | at ou a |
| ض | ḍ | | a, u, i |

Voyelles brèves

Translittérations de l'hébreu et judéo-arabe

| | | | |
|---|---------|---|-----------------|
| א | ā/ū/ō/ē | מ | m |
| ב | b/v | נ | n |
| ג | j/g/gh | ס | s |
| ד | dh/d | ע | ‘ |
| ה | h/t | פ | f/p |
| ו | v/w/ū | צ | ḏ/ṣ/tz |
| ז | z/ẓ | ק | q |
| ח | ḥ | ר | r |
| ט | t/ṭ | ש | sh |
| י | ī/y | ת | t/th |
| כ | kh/k | | Voyelles brèves |
| ל | l | | a, u, i |

Usages des translittérations

- Pour faciliter la compréhension, nous avons décidé que lorsque cela est nécessaire, dans le texte français, le pluriel des mots translittérés de l'arabe, de l'hébreu ou du judéo-arabe se fera à partir du terme mis au singulier dans la langue d'origine auquel nous ajoutons la marque du pluriel en -s . Par exemple pour bateaux *markabs* ou lieu du pluriel arabe en *marākib*. Dans la mesure du possible nous signalons néanmoins le pluriel dans la langue d'origine entre parenthèses. Les termes le plus courants n'ont pas été translittérés : *cadi, madrasa, fondouk, jihad ...*

Éditions et traductions

- Les traductions sont de notre fait sauf indication contraire.
- Les citations ne sont pas faites en alphabet arabe ou hébreu sauf exception.

Notes

- Pour ne pas alourdir les notes de bas de pages, seuls noms des auteurs suivis d'un mot ou des premiers mots des titres des sources et des ouvrages sont donnés en note. Pour les références complètes, se reporter à la bibliographie finale. Nous mettons en revanche les titres complet des articles ou des contributions dans des ouvrages collectifs.

Abréviations

- c. : circa
 r. : règne
 trad. angl : traduction anglaise
 trad. fr : traduction française
 v. : vizirat

Les références aux lettres de la Geniza se fait en utilisant le système anglo saxon généralement utilisé pour évoquer ces lettres et les fonds auxquels ils appartiennent.

| | |
|------------------|---|
| AIU | Alliance Israélite Universelle (Paris) |
| Antonin | Antonin Collection (Saint Pétersbourg) |
| BL Or | British Library Oriental Collection (Londres) |
| Bodl. MS Heb | Bodleian Library Manuscript Hebrew (Oxford) |
| DK | David Kaufman Collection (Budapest) |
| ENA | Elkan Nathan Adler Collection (New York) |
| Gottheil-Worrell | Freer Gallery of Art (Washington) |

| | |
|---------------|--|
| Halper | Halper Collection, University of Pennsylvania (Philadelphie) |
| INA | Institute of Oriental Studies (Saint Petersburg) |
| JNUL | Jewish National and University Library (Jérusalem) |
| JTS | Jewish Theological Seminary |
| P. Heid. | Papyrus Collection of the University of Eidelberg |
| PER | Herzog Rainer Papyrus Collection (Vienne) |
| MS Strasbourg | Manuscript of the National and University Library Collection (Strasbourg) |
| TS | Taylor-Schechter Geniza Collection (Cambridge) |
| TS Ar | Taylor-Schechter Arabic |
| TS Misc | Taylor-Schechter Miscellanea |
| TS NS | Taylor-Schechter New Series |
| TS Or | Taylor-Schechter Oriental |
| ULC Or | Cambridge University Library Oriental Collection |

Introduction

Si notre séjour ici se prolonge, nous ferons alors venir à nous la mer par un canal creusé grâce à la force et la puissance d'Allah, afin que les navires débarquent et partent en expéditions depuis notre capitale¹.

AL-NU'MĀN, *Kitāb al-majālis wa-l-musayyarāt* (c. 950-960)

•••

Lorsque les chargements étaient achevés et que les navires étaient prêts au départ, le calife et le vizir chevauchaient jusqu'à al-Maqs, au bord du Nil. Dans la mosquée, sur la berge du fleuve, se trouvait un pavillon dans lequel s'installait le calife pour célébrer l'appareillage des flottes et les accueillir à leur retour. Lors des départs, une fois le calife et le vizir assis, les capitaines arrivaient de Fustāt sur les navires afin de procéder aux manœuvres sous les yeux du calife. Les embarcations étaient équipées de leurs armes et de leurs protections. Les mangonneaux étaient actionnés, les rameurs accéléraient et ralentissaient les navires comme lors d'un combat contre des ennemis en pleine mer. Après la démonstration, le calife invitait le commandant (*muqaddam*) et l'amiral (*ra'īs*) [de la flotte] à le rejoindre². Il invoquait alors pour tous la sécurité et la victoire³.

IBN AL-ṬUWAYR, *Nuzhat al-muqlatayn* (c. 1160-1170)

••

Rédigés à près de deux siècles d'intervalle dans des contextes géographiques très différents, ces extraits témoignent du lien particulier et peut-être même unique dans l'histoire du monde musulman médiéval que les califes fatimides

1 Nu'mān, *Majālis*, p. 530.

2 Nous verrons de manière plus précise dans le chapitre consacré à l'organisation navale de la dynastie à quoi correspondait cette distinction. Cf. chapitre 6.

3 Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 98.

tissèrent avec leur marine et avec la mer en général⁴. Dans le premier passage, écrit à un moment où les Fatimides se trouvaient encore en Ifrīqiyya et souhaitaient se lancer à l'assaut de l'Égypte, le cadi ismaélien al-Nu'mān témoignait de la volonté du calife al-Mu'izz li-Dīn Allāh (r. 953-975) de creuser un canal sur près de soixante kilomètres jusqu'à sa capitale de Šabra al-Manšūriyya près de Kairouan, afin de célébrer ses flottes. Dans le deuxième extrait, il ne s'agit plus d'un projet, mais d'une cérémonie réelle, celle imaginée par al-Mu'izz, concrétisée par ses successeurs et rendue possible, une fois l'Égypte conquise, par la présence du Nil qui reliait désormais la nouvelle capitale fatimide d'al-Qāhira (Le Caire) à la Méditerranée. Le calife y est devenu un grand maître et un garant du succès des flottes fatimides. Telle est l'image que dans la seconde moitié du XII^e siècle, Ibn al-Ṭuwayr présentait à ses lecteurs alors que la lutte contre les marines européennes battait son plein. L'auteur, membre des administrations fatimide puis ayyoubide, observateur privilégié des manifestations de la puissance califale, témoignait alors de la mise en scène savamment organisée pour célébrer les départs et les retours des flottes de guerre. Cette cérémonie, érigée en véritable spectacle populaire, constituait en fait l'ultime étape d'un processus de construction idéologique amorcé sous le règne d'al-Mu'izz. Ce dernier avait sans doute mieux compris que ses prédécesseurs le parti que la dynastie pourrait tirer de ses victoires navales contre les flottes ennemies et surtout chrétiennes.

Par un discours et des actes appropriés, il s'agissait de placer la personne même de l'imam fatimide et la mer au cœur d'une vaste entreprise de communication qui visait à justifier aux yeux de tous les musulmans les desseins universalistes des califes ismaéliens. Témoignant du succès posthume de cette entreprise, l'Égyptien Maqrīzī (1364-1442) et, dans une moindre mesure, Ibn Khaldūn (1332-1406), reprirent le message élaboré pour servir l'idéologie des califes fatimides sans toujours avoir le sens critique nécessaire⁵. Ils contribuèrent, avec d'autres, à renforcer ce qu'il convient d'appeler la « légende navale fatimide ». Les considérations qui furent peu à peu développées autour de la marine fatimide et du lien étroit qui unissait cette dynastie à la mer s'appuyaient sans aucun doute possible sur de véritables succès maritimes. Il n'en demeure pas moins que ce lien, perçu comme presque naturel par plusieurs

4 Si la marine almohade connut un développement très important à partir du XII^e siècle, les Fatimides apparaissent comme de véritables précurseurs en la matière. Sur la marine almohade voir Arbach, *Le domaine maritime*, 1, p. 185-197.

5 Les Fatimides avaient notamment la prétention d'exercer un magistère exclusif sur le monde musulman en lieu et place des califes abbassides considérés par les shi'ites comme des usurpateurs qui devaient céder leur place au descendants du Prophète. Pour une analyse détaillée de l'idéologie fatimide voir Daftary, *Ismā'īlīs*, p. 144-255. Halm, *Chīisme*, p. 171-188.

historiens tardifs victimes de la propagande fatimide, paraît au contraire forgé de toutes pièces. Il s'agira donc ici de comprendre le rôle de la mer pour la dynastie fatimide et notamment d'exhumer la part de construction idéologique, dans les rapports que les Fatimides tissèrent avec la mer entre le règne du premier calife ismaélien 'Abd Allāh al-Mahdī (r. 910-934) et la disparition de la dynastie en 1171.

Rien ne prédisposait les Fatimides, dynastie issue d'un mouvement politico-religieux né sur les marges occidentales du désert syrien, à connaître un destin maritime. Malgré les vicissitudes de leur règne, marqué à la fois par la conquête de territoires allant de l'Afrique du Nord et de la Sicile, à la Syrie-Palestine en passant par l'Égypte et une partie de la péninsule Arabique, et par le développement des croisades qui contribuèrent à affaiblir la dynastie, les Fatimides réussirent à faire de leur territoire, et notamment de l'Égypte, une plaque tournante majeure du commerce entre la mer Méditerranée et l'océan Indien, entre l'Asie et l'Europe. Si le trafic maritime n'avait jamais véritablement cessé en Méditerranée⁶, l'installation des Fatimides au Maghreb correspondit à une accélération des échanges et de la navigation commerciale. Par l'organisation socio-économique qu'ils contribuèrent à mettre en place dans leurs territoires ainsi que par le développement d'une administration et d'une cour califale fortes consommatrices en produits de luxe, les Fatimides participèrent pleinement à l'essor commercial qui se produisit en Méditerranée, mais aussi en Europe. Le transfert du califat en Égypte à partir de 973 renforça le processus amorcé au Maghreb et en Sicile. Au contact de la mer Rouge et, au-delà, de l'océan Indien par lequel arrivaient sur les marchés égyptiens les marchandises tant recherchées par les marchands européens, les Fatimides surent peut-être mieux que leurs prédécesseurs utiliser la complémentarité des espaces maritimes auxquels leurs nouveaux territoires donnaient accès. En renforçant la demande en articles de luxe originaires d'Orient, la « révolution commerciale » alors à l'œuvre en Europe occidentale leur était favorable⁷. Malgré les difficultés rencontrées par la dynastie à partir de la seconde moitié du XI^e siècle et la montée en puissance des Européens, qui prirent de plus en plus à leur compte le commerce maritime, l'Égypte fatimide demeura un espace privilégié des échanges maritimes. Ainsi, tant du point de vue de la guerre que de l'idéologie ou du commerce, la mer joua pour la dynastie ismaélienne un rôle crucial qui

6 Sur ce thème, lire la préface du Professeur Christophe Picard à la nouvelle édition de l'ouvrage d'Henri Pirenne, *Mahomet et Charlemagne*, p. v-xlv. S'appuyant sur les travaux les plus récents, Christophe Picard explique clairement que, contrairement à ce qu'avait pu écrire l'historien belge, l'arrivée des Arabes sur la scène méditerranéenne ne fut pas synonyme d'une rupture totale des relations maritimes entre les rives nord et sud de la Méditerranée.

7 Lopez, *Revolution*, p. 122.

n'a pas été évalué à sa juste valeur et semble même totalement négligé dans les monographies les plus récentes concernant les Fatimides dans lesquelles aucune ligne ou presque n'est consacrée à ces aspects⁸.

Grâce au renouvellement des problématiques et à l'utilisation de sources textuelles et archéologiques inédites, les trente dernières années ont connu un renouveau de l'histoire maritime au sens large, et notamment des recherches portant sur les mers bordant les territoires fatimides. Loin de confirmer l'idée d'une incompatibilité entre l'Islam et la mer, les études consacrées à la place de la mer chez les musulmans ont aussi pris un nouveau tournant grâce aux recherches d'historiens spécialistes de l'Occident musulman tels Jorge Lirola Delgado et Christophe Picard⁹. La marine et la navigation des musulmans d'al-Andalus et du Maghreb occidental ont en effet été étudiées d'une manière plus complète. Les chercheurs ont notamment pris en compte tant les avancées de la recherche historique et archéologique dans le domaine des techniques que la publication de nouvelles sources ainsi que les approches philologiques modernes qui permettent d'aborder des documents qui furent le plus souvent rédigés à l'initiative des pouvoirs centraux. Toutefois, encore peu de choses ont été écrites sur le rôle des Fatimides dans le commerce maritime tant en Méditerranée qu'en mer Rouge et rien n'a encore été réalisé sur *l'idéologie navale* élaborée par le califat. Même les synthèses les plus récentes d'histoire de la Méditerranée n'accordent qu'une place très limitée à la dynastie fatimide et à son rôle dans le commerce maritime¹⁰.

Dans tous les cas, la plupart des chercheurs qui traitent de l'économie de la Méditerranée médiévale ou de la mer Rouge avant le XIII^e siècle se réfèrent fréquemment aux territoires fatimides. Pourtant, aucun travail mettant en lumière le rôle de la dynastie califale ismaélienne dans le commerce et le poids que joua la mer pour la dynastie n'a encore vu le jour. Ce vide historiographique pose alors la question des sources disponibles pour mener une telle recherche. Il pourrait presque laisser croire qu'en dehors de quelques documents de longue date exploités la documentation est insuffisante pour traiter d'un tel sujet. Au contraire, il n'en est rien et même les textes connus peuvent révéler de nouvelles informations.

8 Hamdani, *Between Revolution and State, The path to Fatimid Statehood*. Brett, *The Fatimid Empire*. Thompson, *Politics and Power in Late Fatimid Egypt: the Rise of Caliph al-Mustansir*, Londres, I.B. Tauris, 2018.

9 Sur cette thèse surprenante relative à l'incapacité des musulmans à être de bons navigateurs voir De Planhol, *L'Islam et la mer* avant-propos. Pour une contradiction argumentée voir Conrad, « *Islam and The Sea: Paradigm and Prolematics* », p. 123-154.

10 Horden, Purcell, *Corrupting Sea*, p. 144.

Les sources, la mer et les Fatimides

Depuis quelques années, de nouveaux documents ont été édités grâce aux efforts de plusieurs chercheurs et institutions qui ont donc contribué à un enrichissement substantiel des sources disponibles sur les Fatimides¹¹. Toutefois, la question du traitement d'un thème comme celui de la mer dans la documentation évoquant les Fatimides est loin d'être simple. Si ce n'est qu'à partir des Ottomans qu'une véritable littérature de la mer apparaît, l'essor d'une documentation en arabe sur la mer se manifeste au x^e siècle. La mer devient en effet plus qu'avant un espace auquel les textes se réfèrent non pas tant pour l'inspiration littéraire, mais comme lieu d'une activité humaine susceptible d'être réglementée par des pouvoirs musulmans. Ainsi, un nombre conséquent de documents arabes qui évoquent des sujets maritimes datent de la période fatimide et concernent des territoires contrôlés par cette dynastie¹². Les renseignements concernant la mer que l'on peut trouver dans la documentation dépassent de loin le seul thème de la guerre navale. Le principal problème réside davantage dans la dispersion des informations relatives à la mer et leur caractère parfois anecdotique que dans une absence de renseignements.

Parmi les sources essentielles, les textes des géographes que l'on pourrait qualifier de classiques comme ceux d'Ibn Ḥawqal (m. c. fin x^e s.), d'al-Muqaddasī (m. 988), et plus tard l'ouvrage d'al-Idrīsī sont évidemment d'un apport essentiel tout comme le récit de voyage de Nāṣir-ī Khusraw (m. ap. 1072)¹³. Dans cette littérature géographique, un texte se distingue toutefois. Il s'agit du *Kitāb gharā'ib al-funūn wa mulah al-ʿuyūn* ou *Livre des curiosités des arts et des merveilles pour les yeux* dont l'auteur demeure à ce jour anonyme¹⁴. Le texte est connu par une copie du XII^e ou XIII^e siècle effectuée à partir d'un manuscrit qui

11 Ces dernières années, plusieurs chercheurs de l'Institut des Études Ismaéliennes (*The Institute of Ismaili Studies*) ont fait le point sur les documents historiques relatifs aux Fatimides, que ces documents soient disparus, publiés ou inédits. Cf. Daftary, *Ismaili Literature*. Walker, *Islamic Empire*. Plus anciennement Sayyid, « Lumières nouvelles sur quelques sources de l'histoire fatimide en Égypte », p. 1-41.

12 Miquel, « La géographie arabe après l'an Mil », p. 170.

13 Garcin, « Ibn Ḥawqal, l'Orient et le Maghreb », p. 79. 82-84. Canard, « L'impérialisme des Fatimides et leur propagande », p. 193. Miquel, « Ibn Ḥawqal », p. 786.

14 Le manuscrit est conservé à la Bodleian Library. Il a été récemment édité par Yossef Rapoport et Emilie Savage-Smith sous le titre *An Eleventh-Century Egyptian Guide to the Universe. The Book of Curiosities*, Brill, Leyde, 2014. Il existe d'autres manuscrits, notamment celui de Damas dont au moins un extrait important a été publié en 1967. Il s'agit du passage concernant la ville portuaire de Tinnîs. L'éditeur Jamal al-Din al-Shayyāl l'a attribué à un certain Ibn Bassām, contrôleur (*muhtasib*) du marché de Tinnîs qui sera donc cité en conséquence par la suite.

fut apparemment rédigé par un fidèle sujet des califes du Caire. L'original pourrait dater des années 1020-1030 comme semblent l'indiquer plusieurs indices¹⁵. L'auteur ne consacre pas moins d'une quinzaine de chapitres de son ouvrage à évoquer des thèmes maritimes ou aquatiques. Il établit plusieurs cartes et descriptions d'espaces maritimes comme la Méditerranée, l'océan Indien ou la mer Égée. En outre, l'auteur semble avoir réalisé des cartes ou plans de plusieurs sites maritimes majeurs de ce que l'on pourrait appeler la Méditerranée fatimide. Il insiste notamment sur trois espaces importants du commerce maritime médiéval, trois espaces qui, au moment de la rédaction supposée de l'original, se trouvaient encore dans la sphère d'influence fatimide. Il s'agit de Tinnîs en Égypte, à l'est du delta du Nil, de Mahdia, la capitale historique du califat fatimide et de la Sicile. L'auteur fournit nombre d'indications souvent inédites sur la qualité des mouillages en fonction des saisons et des vents dominants, préfigurant les routiers des siècles suivants. La composition générale de l'ouvrage, et notamment l'organisation des données géographiques autour des descriptions des mers et des océans, ainsi que l'insistance sur les données maritimes est en réalité assez différente de la structure des ouvrages de géographie plus classiques composés vers la même période et qui s'organisent, en général, autour de la division de la terre en climats (*iq̄līm*)¹⁶. La carte même de la Méditerranée, bien que très schématique, semble la première survivance d'une carte dessinée depuis la perspective du marin¹⁷. Ce document témoigne à lui seul de l'intérêt que portaient les Fatimides à la navigation et aux choses de la mer en général. Au-delà de ce document, les informations données par les récits de voyage et les géographies fournissent une image certes très imparfaite, mais néanmoins fort utile de l'évolution économique des territoires fatimides sur presque trois siècles¹⁸.

De nombreuses informations concernant la mer et les Fatimides apparaissent aussi dans les chroniques historiques ou encore les biographies composées à partir de la période fatimide. Plusieurs documents permettent d'avoir une vision de l'intérieur, car ils furent rédigés par des administrateurs fatimides ou des personnages majeurs de l'appareil d'État fatimide. Parmi ces textes, la biographie de Jawdhar (m. 973), chambellan des premiers califes et

15 Rapoport, Savage-Smith, « The Book of Curiosities: A critical Edition ». *The Book of Curiosities: A critical edition*. World-Wide-Web publication. (www.bodley.ox.ac.uk/bookofcuriosities) (Mars 2007).

16 Pour plus de détails sur cette organisation voir Miquel, *Géographie Humaine*, 1, p. 69-74. Heck, *Construction of Knowledge*, p. 99-109.

17 Rapoport, « The view from the South », p. 186.

18 Il va sans dire qu'il est aussi nécessaire de consulter les géographies antérieures aux siècles fatimides.

notamment d'al-Mu'izz, occupe une place très importante en raison de l'utilisation systématique que fit l'auteur de ce texte – le secrétaire particulier de Jawdhar – de la correspondance échangée entre les califes et son maître pour composer son ouvrage¹⁹. Durant la seconde moitié du x^e siècle, les ouvrages du cadī al-Nu'mān jouèrent un rôle important. L'auteur rentra au service d'al-Mahdī et exerça la charge de cadī en chef (*qāḍī al-quḍāt*) sous les califes al-Manṣūr (r. 946-953) et al-Mu'izz (r. 953-975). Il devint le théoricien principal de l'ismaélisme, chargé de vulgariser le droit (*fiqh*) par un enseignement public (*durūs al-ḥikma*). Il rédigea plusieurs ouvrages de droit et de théologie ainsi que le *Kitāb iftitāḥ al-da'wa* et le *Kitāb al-majālis wa-l-musāyyarāt* dont la vocation était davantage historique et qui visaient un plus large public²⁰. Si ces textes constituent des ouvrages de propagande et doivent être utilisés avec précaution, c'est là aussi que réside sans doute leur plus grand intérêt. Ils reflètent les points sur lesquels al-Mu'izz souhaitait *communiquer*²¹. Ainsi, malgré le caractère quelquefois anecdotique et décousu des renseignements fournis, plusieurs passages témoignent que la mer jouait une place centrale dans le projet politique du calife. Au-delà de ces quelques documents, les textes contemporains de la période maghrébine de la dynastie sont toutefois relativement rares.

La période égyptienne constitue une nouvelle étape marquée par la rédaction de plusieurs ouvrages réalisés par des historiens-administrateurs de grands bureaux de l'État ou par des proches des cercles du pouvoir fatimide même si textes antérieurs au xii^e siècle sont peu nombreux. Parmi ceux-ci, la chronique de Musabbiḥī (m. 1029), même incomplète, s'avère donc très importante puisqu'elle traite surtout des règnes des premiers califes d'Égypte à propos desquels les informations directes manquent cruellement. Elle apporte de nombreux renseignements en lien avec la vie maritime, notamment les arsenaux²². Sensiblement à la même époque, l'ouvrage du chrétien Yaḥyā b. Sa'īd al-Anṭākī (980-1065), doit aussi être lu avec attention. Après trente ans passés dans l'Égypte des califes al-'Azīz (r. 975-996) et al-Ḥākim (r. 996-1021), l'auteur, émigré à Antioche vers 1013-1014, laisse un récit qui se veut une continuation de la chronique de Sa'īd b. al-Baṭrīq²³. S'appuyant sur ses propres

19 Le rédacteur de cette biographie, Abū 'Alī al-Manṣūr al-Jawdhārī fut le secrétaire particulier de Jawdhar de 961 à la mort de son maître en 973.

20 Sur l'ensemble de son œuvre voir. Daftary, *Ismaili Literature*, p. 142-146.

21 Sur ces aspects voir Hamdani, *Between Revolution and State*, p. 93-111.

22 Il ne reste de cette chronique qu'un seul tome, le quarantième, qui couvre les années 1024-1025. Des informations relatives à d'autres tomes de cette chronique se trouvent chez Maqrīzī et ont été éditées. Musabbiḥī, *Nuṣūṣ*, p. 1-54.

23 Cahen, « Un texte peu connu relatif au commerce oriental d'Amalfi au X^e siècle », p. 3-8.

observations ainsi que sur des sources rédigées en arabe et en grec, Yaḥyā al-Anṭākī fournit des informations uniques qui concernent l'organisation des arsenaux fatimides et l'administration des villes littorales²⁴. Un autre chrétien, Sāwīrus b. al-Muqaffa' (m. v. fin IX^e- début X^e), évêque de la ville égyptienne d'Ashmunayn, est à l'origine d'une histoire des patriarches de l'Église copte qui offre un autre angle pour appréhender les rapports des autorités fatimides avec certaines de leurs cités côtières ou avec le patriarcat copte. Cet ouvrage, repris et continué par d'autres auteurs témoigne des transformations que Badr imposa à la dynastie²⁵. Ces changements sont confirmés par plusieurs sources de la même période comme l'autobiographie d'al-Mu'ayyad fi-l-Dīn al-Shirāzī (m. 1077), sans doute le dernier grand propagandiste en chef (*dā'ī al-du'āt*) de la dynastie réellement soucieux de la pureté de la doctrine ismaélienne.

Pour le XI^e siècle fatimide, les textes sont plus nombreux, mais ne vont pas sans poser de difficultés. Ibn al-Ma'mūn (m. 1192), fils d'al-Ma'mūn al-Baṭā'ihī, successeur d'al-Afḍal (m. 1121) au poste de vizir, est un auteur essentiel pour la connaissance des événements survenus durant la période qui s'étend de 1107 à 1125²⁶. Toutefois, à l'instar d'autres textes de la même période, son œuvre a largement disparu. Une partie seulement de sa chronique d'Égypte a pu être reconstituée grâce aux emprunts qui se trouvent chez plusieurs auteurs postérieurs²⁷. Parmi les chroniques majeures de ce siècle, celle de l'historien damascène Ibn al-Qalānīsī (m. 1160) permet de connaître certaines des opérations navales fatimides vues avec un regard sans doute moins soumis aux considérations politiques égyptiennes. L'auteur fournit des renseignements majeurs quant aux rapports des Fatimides avec les villes portuaires de Palestine et de Syrie à un moment où celles-ci tombaient aux mains des Francs. À la même période, les textes du Syrien Usāma b. Munqidh (1095-1188) et du Yéménite 'Umāra al-Ḥakāmī (1121-1174) complètent des sources trop influencées par les intérêts purement égyptiens ou ismaéliens. Les deux hommes vécurent en Égypte et nouèrent des liens étroits avec les plus hautes personnalités politiques égyptiennes du XI^e siècle. Le premier s'y installa vers 1144, après plusieurs années passées à Damas. Il permet de voir de l'intérieur le système défensif d'Ascalon, dernière place forte littorale fatimide sur la côte

24 Canard, « Al-Anṭākī », p. 516.

25 Nous parlerons désormais du pseudo Ibn al-Muqaffa' puisque l'auteur ou les auteurs des siècles qui intéressent notre propos dans cette histoire sont inconnus.

26 Bauden, « Maqriziana XII : Evaluating the Sources for the Fatimid Period : Ibn al-Ma'mūn al-Baṭā'ihī's History and Its Use by al-Maqrīzī (with a Critical Edition of His Resumé for the Years 501-515 A.H.) », p. 33-85.

27 Sur ces auteurs voir Sayyid, « Lumières nouvelles sur quelques sources de l'histoire fatimide en Égypte », p. 3-8. Troupeau, « La description de la Nubie d'al-Uswānī », p. 276-288.

palestinienne. ‘Umāra al-Ḥakamī arriva quant à lui en Égypte au lendemain du départ de Usāma vers la Syrie. Il fut amené à effectuer plusieurs missions diplomatiques pour le compte des Najahides de Zabid, des Zuray‘ides d’Aden et pour celui des Fatimides. Ses ouvrages apportent des éclairages majeurs sur la politique fatimide en direction des territoires qui bordaient la mer Rouge.

Après ces deux auteurs, viennent essentiellement des documents écrits par des compilateurs postérieurs qui ont surtout pour intérêt d'utiliser les sources contemporaines des Fatimides. Certains ont, pour le sujet qui nous occupe, plus d'intérêt que d'autres. Parmi ceux-ci, le récit de l'historien d'Alep, Ibn al-‘Adīm (1192-1262) fournit des informations parfois inédites sur la politique fatimide dans le nord de la Syrie et donne quelques renseignements sur les administrateurs des cités littorales syro-palestiniennes. Dans un autre registre, Ibn Muyassar (m. 1278) a rédigé une histoire de l'Égypte qui se voulait une continuation de la chronique de Musabbiḥī. Elle contient nombre d'informations chronologiques et administratives relatives à la mer et à la marine. Il existe bien d'autres chroniques rédigées entre le XIII^e et le XV^e siècle, notamment celles d'Abū Shāma (m. 1268) ou d'al-Taghrī Birdī (m. 1470) en passant par celle d'Ibn al-Athīr (m. 1233), de Nuwayrī (m. 1333) ou d'Ibn al-Dawādārī (m. 1313). Toutes peuvent être consultées avec intérêt. À défaut de toujours transmettre des informations d'une grande densité, elles livrent quelques éléments de réflexion quant à la vision que des historiens sunnites développèrent à propos de la dynastie ismaélienne. Les compilateurs furent souvent de fervents défenseurs du sunnisme, certains textes sont issus du calame d'historiens shī‘ites parmi lesquels Ibn Abī Ṭayyī’ (m. c. 1228-1233) et surtout le *dā‘ī* tayyibite Idrīs ‘Imād al-Dīn (m. 1468)²⁸. Ce dernier consacra trois volumes de sa chronique aux imams ismaéliens²⁹. L'auteur utilisa des documents qui n'ont pas toujours résisté au temps et il fournit de nombreuses informations quant à la politique fatimide vers le Yémen. Enfin, il faut dire quelques mots d'Ibn Khaldūn (m. 1406) dont la chronique (*Kitāb al-‘ibār*) n'apporte pas d'éléments supplémentaires. À l'inverse, ses *Prologomènes* ou *Muqaddima*, vaste réflexion théorique qu'il composa en guise d'introduction à son histoire universelle contiennent quelques chapitres fort pénétrants sur la puissance navale fatimide réelle ou supposée, en tout cas telle que l'imaginait l'auteur lorsqu'il rédigea son texte à un moment où les chrétiens contrôlaient largement la navigation en Méditerranée. La *Muqaddima* révèle l'influence à long terme de la réputation

28 Ibn Abī Ṭayyī’ est surtout connu grâce aux nombreux passages qui se trouvent chez Nuwayrī, Maqrīzī. Cf. Cahen, « Une chronique shī‘ite du temps des croisades », p. 258-269. Sur le mouvement tayyibite cf. Daftary, *Ismā‘īlīs*, p. 256-323.

29 Il s'agit des volumes V, VI et VII de ses *‘Uyūn al-Akhbār*.

des Fatimides en matière de guerre navale et témoigne de manière indirecte du succès de la communication que la dynastie ismaélienne produisit.

Parmi tous les compilateurs qui permettent d'accéder à l'histoire de la dynastie fatimide, l'Égyptien Maqrīzī (1364-1442) occupe une place particulière. Il a notamment rédigé une histoire des califes fatimides ainsi que les *Khiṭaṭ*, une histoire topographique d'al-Fustāt (Fustât) et de l'Égypte en général dans laquelle nombre d'informations relatives à la mer et aux Fatimides apparaissent. Si Maqrīzī sauve de l'oubli plusieurs textes contemporains des califes du Caire, la consultation de son œuvre doit être réalisée avec précaution comme l'ont démontré plusieurs chercheurs³⁰. Frédéric Bauden a clairement mis en évidence la technique de travail de l'auteur égyptien³¹. L'utilisation qu'il fit de ses sources est problématique. Son objectif consistait sans aucun doute à présenter une version conforme à l'idée qu'il se faisait des Fatimides. Il fut ainsi amené à mettre en relation directe des passages tirés d'auteurs vivant et écrivant à des époques différentes comme Musabbihī, Ibn al-Ṭuwayr (1130-1220) ou d'Ibn al-Ma'mūn (m. 1192). Il provoque ainsi une sorte de « télescopage » chronologique qui, si on n'y prend garde, donne l'illusion d'un enchaînement logique des événements alors que ceux-ci se déroulèrent parfois à plusieurs siècles d'intervalle. En outre, certains passages utilisés dans ses *Khiṭaṭ* apparaissent dans plusieurs chapitres de l'ouvrage, mais dans des contextes légèrement différents et, surtout, avec des phrases tronquées ou transformées pour mieux servir les propos de l'auteur. Cette méthode aboutit parfois à des contradictions. De plus, il faut aussi se demander pourquoi Maqrīzī consacra du temps à retracer l'histoire d'une dynastie dont les pratiques religieuses et la mémoire ne déclenchaient certes plus à son époque la fureur des autorités mameloukes, mais n'en constituaient pas moins des références peu orthodoxes pour un historien sunnite³². Le travail de Maqrīzī paraît donc quelque peu anachronique. Il faut peut-être y voir une critique masquée de la faiblesse des sultans de son

30 Sayyid, « Lumières nouvelles sur quelques sources de l'histoire fatimide en Égypte », p. 39-41. Sayyid, « Remarques sur la composition des *Khiṭaṭ* de Maqrīzī d'après un manuscrit autographe », p. 231-258. Sayyid, « Early methods of book composition : al-Maqrīzī's draft of the *Kitāb al-Khiṭaṭ* », p. 93-101. Garcin, « Al-Maqrīzī : un historien encyclopédique du monde afro-oriental », p. 193-233. Guest, « A list of writers, books and other authorities mentioned by al-Maqrīzī in his *Khiṭaṭ* », p. 103-125.

31 Sur les méthodes de travail de Maqrīzī, les nombreux articles que Frédéric Bauden a consacrés à cette question sont éclairants. Cf. Bauden, « Maqriziana I : Discovery of an Autograph manuscript of al-Maqrizi : towards a better understanding of his working method », p. 23-68. Bauden, « Maqriziana II : Discovery of an Autograph manuscript of al-Maqrizi : towards a better understanding of his working method », p. 51-118 ; Bauden, « Maqriziana IX : Should al-Maqrizi be thrown out with the bath water ? », p. 159-232.

32 Walker, *Islamic Empire*, p. 164-166.

temps, notamment dans le domaine maritime, mais pas seulement. Cela pose alors le problème de la fiabilité non seulement de ses propos mais aussi d'un certain nombre d'autres auteurs dont les œuvres ont pu être reconstituées grâce à lui, comme par exemple les textes d'Ibn al-Ma'mūn ou d'Ibn al-Ṭuwayr. En l'absence d'autres versions peut-être moins partiales et partielles, il est difficile de se prononcer sur ce qu'il faudrait appeler le degré de transformation des ouvrages de ces divers auteurs par Maqrīzī. En outre, ce dernier est à l'origine d'un dictionnaire biographique qui retrace l'existence des personnalités marquantes d'Égypte depuis l'apparition de l'Islam. Plusieurs de ces biographies concernent des hommes qui jouèrent un rôle important pour la dynastie et exercèrent parfois des fonctions en rapport avec la vie maritime. Dans la recherche de renseignements sur la mer, la consultation des recueils biographiques depuis ceux qu'al-Kindī (m. c. 961) consacra aux juges (*quḍāt*, sing. *qāḍī*) et aux gouverneurs (*wulāt*, sing. *wālī*) d'Égypte au x^e siècle, aux recueils d'Ibn Khallikān (m. 1282) et d'Ibn Hajar al-'Asqalānī (m. 1449), de Maqrīzī en passant par l'ouvrage du maghrébin Abū Bakr al-Malikī (m. 1061), apportent souvent des informations passées ailleurs sous silence, comme le recrutement des marins ou les profils des administrateurs de certaines villes littorales fatimides. Les recueils biographiques permettent aussi d'appréhender le rayonnement et l'attraction qu'exerçaient certaines villes, en l'occurrence ici les cités littorales fatimides, sur les voyageurs musulmans épris de savoirs³³.

Parallèlement aux chroniques historiques et aux recueils biographiques, l'administration fatimide a donné naissance à une catégorie particulière d'ouvrages destinés aux fonctionnaires visant à leur expliquer les règles à respecter pour la rédaction des documents officiels. Dans cette catégorie, si le *Qānūn dīwān al-rasā'il* d'Ibn al-Ṣayrafī (1070-1147) permet d'appréhender le fonctionnement de l'administration centrale égyptienne, trois autres textes rédigés par des agents de l'État fatimide passés au service des Ayyoubides s'avèrent aussi essentiels sur les thèmes qui nous occupent ici. Dans son *Nuzhat al-rawḍatayn fī akhbār al-dawlatayn*, Ibn al-Ṭuwayr, mêle des informations chronologiques aux descriptions du fonctionnement des grands bureaux (*dīwān*) fatimides. L'auteur a travaillé dans l'appareil administratif fatimide avant d'entrer au service de l'administration ayyoubide. Si l'original est perdu, une édition en a toutefois été faite à partir des nombreux extraits qui se trouvent chez plusieurs compilateurs parmi lesquels figure Maqrīzī. Ibn al-Ṭuwayr laisse des renseignements sur les institutions égyptiennes, les arsenaux et la construction navale, ou encore le cérémonial se rapportant à la flotte. Parmi les autres textes rédigés par des administrateurs des derniers califes d'Égypte, il faut signaler

33 Voir par exemple l'ouvrage majeur que Jean-Claude Garcin a consacré à la ville de Qūs.

les écrits de Makhzūmī (XII^e siècle) et d'Ibn Mammātī (m. 1209). L'importance du *Kitāb al-Minhāj fī 'ilm kharāj Miṣr* de Makhzūmī a été signalée par Claude Cahen³⁴. En effet, le *Minhāj* est un traité fiscal qui, bien qu'incomplet, apporte néanmoins des renseignements majeurs sur le système douanier égyptien et sans doute fatimide au XII^e siècle. Les informations de Makhzūmī peuvent être complétées par l'ouvrage d'Ibn Mammātī dans lequel ce dernier explique les règles de fonctionnement des institutions de l'État ayyoubide, règles qui sont parfois la continuation des règlements fatimides. Enfin, il est possible de s'appuyer sur quelques lettres officielles fatimides conservées pour leur qualité de rédaction ou parce qu'elles représentaient, pour certaines communautés, des écrits sacrés, car émanant directement de la main des imams-califes. Ainsi, Qalqashandī donne accès à une lettre diplomatique qui permet d'appréhender les relations entre le calife al-Ḥāfiẓ (r. 1131-1149) et le roi Roger II de Sicile (r. 1130-1154). En dépit de son caractère unique, ce document apporte des informations essentielles sur le rôle du calife dans le commerce maritime. Les indications qu'il fournit peuvent être croisées avec d'autres renseignements, notamment ceux mentionnés par les chroniques, mais aussi ceux contenus dans la documentation de la Geniza du vieux Caire. Plusieurs documents issus des archives de l'État fatimide se sont retrouvés dans l'immense corpus documentaire de la Geniza. Samuel Miklos Stern et Geoffrey Khan ont publié plusieurs de ces textes qui éclairent un peu mieux certains domaines qui nous occupent ici, comme l'achat du bois de construction navale ou l'administration des pêcheries égyptiennes³⁵. D'autres documents ont été conservés de manière indirecte dans les archives des chancelleries des cités italiennes et certains des traités signés ont été édités par Michelle Amari dès le XIX^e siècle. En outre, les archives de la *da'wa* ismaélienne yéménite et indienne ont aussi livré un recueil de quelque soixante-six lettres adressées aux chefs successifs de la dynastie yéménite des Sulayhides, au pouvoir à partir des années 1040, a été conservé. Ces lettres couvrent une période qui va de janvier 1054 à février 1096. Au Yémen, les Sulayhides jouèrent un temps le rôle de missionnaires-propagandistes de la *da'wa* ismaélienne. Ils furent les véritables lieutenants de la dynastie fatimide dans le sud de la péninsule arabe. Les lettres en question furent en grande partie rédigées sous les ordres du calife al-Mustanṣir (r. 1035-1094), mais aussi sous ceux de sa mère, de sa sœur, ou encore de la sœur d'al-Zāhir (r. 1021-1035)

34 Cahen, « Un traité financier inédit d'époque fatimide-ayyubide », p. 139-159.

35 Stern, « An original document from the Fatimid chancery concerning Italian merchants », p. 529-538. Khan, « A copy of a decree from the archives of the Fatimid chancery in Egypt », p. 439-453.

et enfin du calife al-Mustaʿlī (r. 1094-1101)³⁶. Elles constituent un témoignage essentiel pour comprendre la situation du califat durant la seconde moitié du XI^e siècle³⁷. Elles permettent de mieux saisir le rôle de Badr al-Jamālī (v. 1073-1095) et de son fils al-Afḍal (v. 1095-1121) dans la *daʿwa* ismaélienne ainsi que dans la redéfinition des objectifs politiques de la dynastie et leur redéploiement vers de nouveaux horizons, particulièrement vers la mer Rouge qui joua un rôle croissant pour l'État fatimide comme le montrent encore une fois les lettres de la Geniza du vieux Caire.

Ces derniers documents, désormais bien connus de tous les chercheurs qui s'intéressent à l'histoire de la Méditerranée médiévale, constituent un corpus majeur pour ce travail³⁸. Nombreux sont les chercheurs qui, depuis Shelomo Dov Goitein, ont utilisé ces documents pour retracer l'histoire des communautés juives actives en Méditerranée, en mer Rouge et dans le monde fatimide au sens large. De très nombreux documents sont désormais accessibles sur le site internet de l'Université de Princeton et, depuis les années 1990, plusieurs historiens ont publié, et parfois même traduit et commenté des centaines de documents concernant leurs sujets de recherche. On peut ainsi signaler les diverses sommes publiées par Moshe Gil ou Shelomo Simonsohn relatives à la vie des communautés juives du Bilād al-Shām ou de Sicile³⁹. Très récemment, le corpus de lettres rassemblées par Shelomo Dov Goitein concernant la mer Rouge et l'océan Indien a été publié grâce aux efforts du professeur Mordechai Akiva Friedman. Ces différentes entreprises permettent ainsi d'avoir accès à des transcriptions claires de milliers de documents qui datent pour l'essentiel de la période fatimide. Ils apportent des éclairages vivants et concrets aux chroniques arabes et autres traités fiscaux parfois très théoriques. Si, du fait de leur caractère presque doublement communautaire – elles sont principale-

36 Al-Mustansir est à l'origine de soixante et une de ces lettres, et les autres personnes citées d'une lettre chancune.

37 Ḥamdānī, « The letters of al-Mustansir bi'llāh », p. 306-312.

38 Dans le judaïsme, une *geniza* est un dépôt dans lequel sont conservés tous les textes religieux depuis les rouleaux de la Torah aux phylactères, en passant par les livres de prières, trop vieux ou abimés pour être encore utilisés pour le culte mais qui ne peuvent être détruits par la main de l'homme car ils mentionnent le nom de Dieu ou y font référence. Si la grande majorité des lettres commerciales dites de la Geniza ne sont en rien des textes religieux, dans leurs salutations, les marchands juifs faisaient souvent référence à Dieu. De ce fait, leurs lettres ne purent être détruites et furent donc placées dans la *geniza* de la synagogue Ben Ezra de Fustāt, aujourd'hui le vieux Caire, pour attendre que le temps fasse son œuvre.

39 Les traductions de ces nombreuses lettres sont toutefois en hébreu moderne, ce qui limite sensiblement leur accès. Pour le corpus sicilien, voir Ben-Sasson, *Yehudei Sitzilia*. Simonsohn, *The Jews in Sicily*.

ment rédigées par les marchands juifs, et notamment par ceux suivant le rite dit palestinien— ces lettres ont un temps été considérées comme d'un apport limité pour retracer l'histoire des institutions musulmanes, il est désormais admis qu'elles offrent un intérêt bien plus large, même s'il est évident que ces documents ne peuvent pas tout dire ou expliquer⁴⁰. Ces lettres, généralement utilisées pour retracer la vie des communautés juives en pays d'Islam, revêtent aussi un intérêt majeur pour connaître l'histoire économique de la dynastie fatimide. Cependant, force est de constater que ce corpus a été sous-utilisé pour écrire l'histoire de la dynastie fatimide. De très nombreux textes font pourtant allusion à des ports sous contrôle de la dynastie, à des administrateurs et des institutions fatimides qui ne sont que très superficiellement évoqués dans des sources plus classiques. En outre, ces lettres illustrent parfois de manière très concrète la vie quotidienne des populations des cités littorales laissées de côté par les chroniques officielles.

Ce rapide tour d'horizon des sources utilisables pour retracer l'histoire des relations des Fatimides à la mer ne serait pas complet sans l'évocation des documents rédigés à l'extérieur du monde musulman et sans avoir souligné l'importance des sources archéologiques. La consultation des chroniques latines des croisades ou encore de textes rédigés par des historiens grecs fournit en effet des informations parfois absentes des chroniques ou des géographies issues du monde musulman. Les premiers ennemis des Fatimides sur mer furent avant tout les Byzantins. Les chroniqueurs originaires des territoires soumis à l'autorité du Basileus ont rédigé quelques textes que nous avons consultés dans leur version traduite. Si, à l'instar des chroniques arabes, ces ouvrages sont surtout riches pour l'histoire politique et événementielle, ils offrent une vision extérieure des expéditions navales fatimides et remettent parfois en cause la version présentée par les historiens musulmans. La *Chronique de Cambridge* et celle de Jean Skylitzes offrent des témoignages sur les traités de paix passés avec les Fatimides, lesquels ne communiquèrent pas toujours sur cet aspect-là de leur politique. Il est aussi possible de trouver des renseignements sur les cités portuaires fatimides sous la plume de quelques voyageurs européens, mais la majeure partie de nos informations est tirée de chroniques rédigées par les chroniqueurs chrétiens des croisades dont Foucher de Chartres ou encore Guillaume de Tyr sont les représentants les plus célèbres avec Guibert de Nogent. Abordées avec l'attitude critique nécessaire liée à leur caractère

40 Pour une approche critique des lettres de la Geniza, des parutions récentes utilisant sur ces documents contiennent des introductions très éclairantes. Cf. Goitein, Friedman, *India Traders*, p. 3-10, Goldberg, *Trade*, p. 24-29. Nef, « La Sicile dans la documentation de la Geniza cairote », p. 273-277.

hostile aux forces musulmanes, ces chroniques apportent néanmoins des renseignements qui vont au-delà de l'histoire-bataille. Elles laissent parfois percer des détails sur la forme des embarcations fatimides, sur le nombre de soldats embarqués et leurs équipements. L'archéologie complète très souvent les sources écrites. Malgré un essor relativement récent, il faut bien avouer que les recherches archéologiques se rapportant à la dynastie fatimide ou à la période qui nous concerne ici sont encore relativement limitées en comparaison avec des fouilles sur des sites antiques. Les campagnes de fouilles archéologiques effectuées dans les anciennes villes portuaires se sont souvent peu intéressées à la période médiévale, elles apportent malgré tout quelques données intéressantes sur l'état des fortifications ou donnent des éléments de réflexion sur les structures portuaires médiévales⁴¹. Toutefois, depuis quelques années, des fouilles ont lieu en Tunisie ou en Sicile, sur les sites de l'ancienne capitale fatimide d'al-Manşūriyya ou à Palerme⁴². Une récente campagne archéologique menée sur les côtes libyennes a permis de constater la présence d'une grande quantité de matériaux qui datent de la période fatimide, confirmant l'essor du commerce maritime à cette époque⁴³. Les découvertes sous-marines récentes réalisées devant Césarée permettront peut-être d'apporter des informations inédites sur les navires fatimides⁴⁴. Les fouilles effectuées tant en Égypte qu'au Maghreb ou en Europe méridionale mettent en lumière la circulation de productions artisanales ou agricoles issues du monde fatimide. L'archéologie a aussi permis de faire progresser les connaissances sur la construction navale à la période fatimide même si aucune épave d'un bâtiment de guerre fatimide n'a été retrouvée pour le moment⁴⁵.

Loin d'être exhaustive, cette présentation de la documentation permet de comprendre que les ressources documentaires concernant cette dynastie, quoique relativement abondantes, restent loin de constituer un corpus homogène. La nature très hétérogène des éléments constitutifs de ce corpus nécessite une approche critique spécifique dont les règles ont déjà été fixées par tous ceux qui se sont intéressés aux Fatimides et aux thèmes qui nous occupent

41 Gertwagen, « The crusader port of Acre : layout and problems of maintenance », p. 553-581.

42 Voir notamment les différentes contributions de P. Cressier.

43 Hardy-Guilbert, Lebrun-Protières, « Les ports de Libye à la période islamique », p. 65-126. Guilhot, Mouton, Racinet, Schmitt, « Syrte. Cité éphémère des Fatimides », p. 58-71.

44 Au-delà d'un trésor monétaire d'époque fatimide très important, ces fouilles ont mis au jour au moins quatre ancrs fatimides. Je remercie ici Robert Kool de service des antiquités israéliennes pour m'avoir communiqué ces informations. Cf. Kool, Baidoun, Sharvit, « The Fatimid Gold Treasure From Caesarea Maritima Harbo (2015) : Preliminary Report », p. 127-144.

45 Voir par exemple les travaux de Bass et *alii* sur l'épave de Serçe Limani en Anatolie et ceux de U. Kocabaş sur les épaves dites de YemniKapi à Istanbul.

ici⁴⁶. L'analyse des documents témoigne de la fréquence des références à la mer et à des thèmes maritimes en général. Elle soulève des questions relatives à la nature des liens qui unissaient les Fatimides à la mer. Plus largement, cela permet de mieux appréhender comment, ce qui est généralement qualifié d'empire fatimide, ou de *Fatimid Empire* dans l'historiographie en langue anglaise notamment fonctionnait de manière concrète. La question du fonctionnement impérial du califat fatimide n'est pas à mettre en doute, notamment au regard des travaux sur les empires menés par Jane Burbank et Frederick Cooper et de la définition qu'il en donnent⁴⁷.

L'objectif de ce travail sera de comprendre de quelle manière les Fatimides utilisèrent la mer entre leur prise de pouvoir en Ifrīqiyya en 909-910 et leur disparition en 1171. La documentation met en évidence que ces rapports allaient bien au-delà de la simple guerre navale qui demeure l'aspect le plus visible et donc le plus connu. Toutefois, même dans ce domaine, des questions demeurent. L'hypothèse que nous tenterons d'explorer ici est que les Fatimides mirent peu à peu en place un système de gouvernement complexe qui s'appuyait largement sur la mer, voire qui dépendait d'elle, notamment par la légitimité qu'elle contribua à procurer à cette dynastie représentant un courant minoritaire de l'islam. À l'intérieur de cette mécanique, dont nous tenterons de comprendre le fonctionnement, les rouages économiques et financiers, mais aussi militaires et idéologiques formaient autant d'éléments qui s'entraînaient mutuellement pour faire vivre la dynastie.

Pour appréhender cette patiente élaboration dans sa complexité, c'est par le cadre géographique dans lequel se déroula l'aventure fatimide et par la chronologie des entreprises navales qu'il faut sans doute commencer. Cela nécessite en premier lieu d'envisager la géographie des divers littoraux qui purent être sous le contrôle des Fatimides et les conditions physiques dans lesquelles se déroulèrent les expéditions navales fatimides afin de dégager les potentialités militaires aussi bien qu'économiques des côtes fatimides et des ports qui s'y trouvaient. Cette approche s'avère d'autant plus indispensable que durant les deux siècles étudiés ici, l'étendue des littoraux sous l'autorité des Fatimides évolua considérablement (*chapitre 1*). L'Ifrīqiyya et la Sicile, à plus forte raison les côtes égyptiennes, syro-palestiniennes, ou encore les rives de la mer Rouge, bien qu'obéissant aux Fatimides, n'offraient pas les mêmes possibilités de développement maritime. En outre, les différents espaces côtiers dépendaient de territoires qui obéissaient à des logiques internes propres. Entre la

46 Voir notamment les différents travaux de T. Bianquis, P.E. Walker, H. Halm, Y. Lev cités en bibliographie.

47 Burbank, Cooper, *Empires*, p. 8-10, 11-13.

Méditerranée et la mer Rouge, le Nil constituait quasiment un troisième espace maritime avec ses propres contraintes, d'autant plus importantes à analyser que le fleuve joua un rôle considérable dans le mouvement des flottes de guerre fatimide. Ce cadre géographique détermina fortement la navigation et son étude permettra de mieux comprendre l'évolution du rapport de force entre la marine fatimide et ses concurrentes (*chapitre 2*). L'examen des opérations navales sur la longue durée du califat met en évidence que la marine ne fut pas toujours utilisée avec la même intensité. À des phases d'intense activité et de succès réels qui sont restés dans l'histoire et ont largement alimenté la légende navale fatimide, succédèrent des périodes de ralentissement qui s'expliquent sans doute autant par les objectifs politiques et militaires définis par les hommes au pouvoir que par des problèmes économiques ou géographiques.

Ce n'est qu'après cette première étape qui permettra de fixer les cadres de la navigation fatimide que nous aborderons dans une deuxième partie l'organisation navale de la dynastie. La documentation laisse apparaître une organisation quelque peu atypique au regard de la surface littorale dont bénéficièrent les Fatimides. En effet, malgré leur caractère stratégique, les villes côtières qui jalonnaient les littoraux fatimides et formaient, grâce à leurs aménagements portuaires, autant de structures facilitant la navigation et constituèrent souvent des espaces de contestation de la souveraineté fatimide (*chapitre 3*). Les problèmes rencontrés dans les villes littorales contraignirent les Fatimides à adapter à la fois leur mode d'administration de ces régions côtières et toute leur organisation navale. La localisation des arsenaux, leur fonctionnement et leur organisation, dépendait en effet moins des potentialités géographiques qu'offraient les littoraux que des conditions politiques (*chapitre 4*). Enfin, en dépit du désintérêt des auteurs pour les navires et pour les hommes qui les faisaient naviguer, certains textes permettent de se faire une idée de la composition des flottes, des navires et des équipages qui embarquaient sur les bâtiments voguant sous le pavillon blanc des Fatimides. Ces textes permettent d'avoir un accès, certes limité, à la gestion de l'élément humain, depuis les simples matelots aux amiraux en passant par les capitaines (*chapitre 5*). Ce sont autant d'aspects qui témoignent du souci de rationalisation et de professionnalisation qui se développa durant tout le règne des Fatimides. Ce souci contribue en outre à révéler l'enjeu idéologique que revêtait alors la puissance navale fatimide et la mer en général (*chapitre 6*). Ce sujet n'a été que peu abordé dans les études concernant la dynastie, alors qu'il semble au contraire avoir eu un rôle déterminant pour la dynastie ismaélienne qui aspirait à prendre la tête du monde musulman et qui s'engagea dans une compétition idéologique l'opposant aux Umayyades d'al-Andalus et aux Abbassides d'Irak puis aux émirs seldjoukides et leurs épigones à partir des années 1070.

Pour être efficace, une telle organisation exigeait des moyens importants. L'analyse du rôle économique de la mer pour la dynastie constituera ainsi le troisième et dernier temps de cette étude. Les Fatimides surent habilement utiliser la complémentarité et les potentialités qu'offraient la Méditerranée et la mer Rouge. Ces deux espaces maritimes permettaient avant tout aux Fatimides d'avoir accès à plusieurs horizons économiques qui associaient des espaces très proches de l'Égypte à des espaces beaucoup plus éloignés. Chacun de ces espaces avait des potentialités et représentait un intérêt pour la dynastie qui organisa à la fois les littoraux sous son contrôle et ceux qui ne l'étaient pas forcément afin de faire de l'Égypte la plaque tournante du commerce maritime selon une logique qui associait les nécessités économiques, mais aussi idéologiques et politiques (*chapitre 7*). L'objectif de la dynastie était clairement de contrôler, directement ou indirectement, la navigation et le commerce maritime. Il s'agissait d'utiliser la mer pour faire venir en Égypte toutes les ressources nécessaires au fonctionnement d'une dynastie califale forte consommatrice de matières premières, de productions agricoles et artisanales. Il s'agissait aussi d'attirer les marchands de tous horizons afin de retirer de leurs trafics le plus grand profit possible grâce à l'élaboration d'un système fiscal et douanier performant dans lequel l'Administration et les plus hautes personnalités du régime jouaient un rôle majeur (*chapitre 8*). Cette aptitude à attirer sur le sol égyptien de grandes quantités de marchandises permit longtemps à la dynastie de disposer de la capacité d'imposer ses propres conditions aux marchands étrangers qui se pressaient de plus en plus nombreux dans les ports fatimides pour acquérir des marchandises qu'ils ne trouvaient pas ailleurs et dont ils obtenaient, à la revente, de forts bénéfices dans une Europe en pleine expansion. Pourtant, sous la pression des Francs, des transformations en Méditerranée et de la conjoncture politique égyptienne, la mer, longtemps source de la prospérité et de puissance pour les Fatimides, contribua peu à peu à les placer dans une forme de dépendance qui participa sans aucun doute de leur affaiblissement puis de leur disparition (*chapitre 9*).

PARTIE 1

*De la Méditerranée à la mer Rouge :
cadre géographique et chronologique de la
navigation fatimide*



Introduction à la Partie 1

Quand les habitants de la ville [de Tripoli] virent l'armée [croisée] et les combattants, leurs mains se figèrent. Gagnés par le désespoir, ils furent d'autant plus convaincus de l'imminence de leur perte que la flotte égyptienne tardait à arriver avec les vivres et les renforts. Les réserves étaient épuisées et le vent demeurait toujours contraire conformément à la volonté du Très Haut qui détermine ces choses. Les Francs renforcèrent les assauts depuis leurs tours et ils finirent par prendre la cité le 12 juillet 1109¹.



Ces quelques lignes, rédigées par Ibn al-Qalānīsī à la suite de la prise de Tripoli par les troupes de Bertrand de Saint Gilles en 1109 mettent en évidence à quel point les conditions naturelles influencèrent parfois le dénouement des opérations navales lancées depuis l'Égypte. La justification par des vents contraires ou des tempêtes, de certaines défaites navales des Fatimides ou de leurs difficultés à protéger leurs cités portuaires des assauts des troupes franques apparaît à plusieurs reprises sous le calame des chroniqueurs musulmans. Ces explications ont pu sembler douteuses et elles n'ont pas manqué d'être critiquées par des historiens sunnites hostiles aux califes ismaéliens dès la fin de la période fatimide². Les sources invitent donc à s'interroger sur le cadre géographique et les conditions physiques de la navigation fatimide.

Les Fatimides bénéficièrent d'une surface littorale qui évolua considérablement entre les premières années de la dynastie et sa disparition (cf. figures 1 et 2). Les conditions de navigation entre la Méditerranée centrale et la Méditerranée orientale n'étaient pas identiques. Ces changements obligèrent les marins et les navires de guerre à s'adapter à une bande littorale utile de plus en plus réduite sur laquelle il devint très difficile de trouver un havre sûr pour permettre aux hommes de se reposer et surtout pour y refaire de l'eau³.

1 Ibn al-Qalānīsī, *Dhayl*, p. 163.

2 Yaacov Lev reprend quelques une des ces critiques formulées par des historiens tel Ibn Taghrī Birdī et Ibn al-Athīr. Cf. Lev, *State and Society*, p. 116.

3 Nous verrons dans notre seconde partie (« L'organisation navale fatimide »), que certains documents suggèrent que l'architecture navale pourrait avoir progressé pour compenser cette contrainte de l'eau douce.

Les littoraux ne constituaient cependant pas le seul cadre de la navigation fatimide. Le Nil formait une artère fluviale majeure entre les deux mers qui bordaient les territoires fatimides. Il permettait à la dynastie de maintenir une activité navale conséquente et de contrôler les flux commerciaux entre la mer Rouge et la Méditerranée. Si les conditions naturelles influencèrent sans doute fortement la navigation, elles n'expliquent pas tout des échecs ou des réussites de la marine. La volonté politique des hommes au pouvoir sans doute autant que le relief ou les vents déterminèrent le sort des expéditions navales.

En quelques lignes célèbres, Ibn Khaldūn a fait le constat sans appel d'une puissance navale fatimide qui, après avoir exercé sa domination en Méditerranée au point d'empêcher les chrétiens d'y faire flotter un esquif, s'étiola au XI^e siècle pour définitivement disparaître au XII^e siècle⁴. La chronologie des faits ne semble pas avoir été le fort de l'auteur. Il distingue malgré tout deux temps, deux moments selon son analyse désormais classique des évolutions des dynasties musulmanes qui, une fois parvenues au pouvoir, déclinent irrémédiablement⁵. Si nous ne partageons pas l'avis d'Ibn Khaldūn sur le désintérêt que les Fatimides portèrent à leur flotte, cause principale, selon lui, du déclin de la marine égyptienne, il est évident qu'au XII^e siècle les forces navales fatimides ne purent seules endiguer les déferlantes ennemies qui finirent par submerger la dynastie toute entière. L'analyse de la documentation invite à une autre lecture des événements et incite à se demander si le célèbre auteur eut bien raison de jeter l'opprobre sur la marine fatimide. Notre hypothèse est, au contraire, que malgré la perte de la plupart de ses bases navales et même si le rapport de force n'était clairement plus en sa faveur, la flotte fatimide ne fut peut-être jamais aussi puissante qu'au XII^e siècle.

Ainsi, après avoir étudié le cadre naturel de la navigation fatimide et son évolution, il faudra s'attacher à reprendre la chronologie précise des diverses opérations navales fatimides pour tenter de comprendre comment se déroula l'effort naval fatimide sur le temps long de la dynastie.

4 Ibn Khaldūn, *Discours*, p. 396-397.

5 Martinez-Gros, *Ibn Khaldūn*, p. 194-195.

L'espace maritime fatimide : une terre et des mers

Lorsque dans les années 970 les Fatimides achevèrent la conquête de l'Égypte et de la bande littorale du Bilād al-Shām, plusieurs milliers de kilomètres de littoraux méditerranéens passèrent alors sous leur contrôle, lequel s'exerçait aussi sur la façade égyptienne de la mer Rouge (cf. figures 1 et 2). Cela impliquait des conditions de navigation spécifiques à chaque secteur géographique. Si en Méditerranée, du fait de la nature des côtes ou du régime des vents et des courants, les conditions naturelles n'étaient pas tout à fait identiques entre les côtes syro-palestiniennes, égyptiennes ou libyennes, la mer Rouge faisait figure de monde à part. Les conditions naturelles différaient radicalement de celles de la Méditerranée et la saisonnalité de la navigation, surtout entre l'Égypte et le Yémen, obéissait à des règles strictes qui pouvaient avoir une influence sur les cycles du commerce. Entre la Méditerranée et la mer Rouge, le Nil apparaît comme un troisième ensemble régi par ses propres règles naturelles. Les textes le qualifient d'ailleurs très souvent du même vocable que celui appliqué à la mer (*al-baḥr*). Il constituait véritablement un trait d'union entre les deux ensembles maritimes et, s'il joua un rôle essentiel dans le transport local, il contribua largement à ce que l'Égypte fatimide occupe une place majeure dans le commerce international ainsi qu'au maintien de la puissance navale fatimide. L'analyse des conditions naturelles qui régnaient sur les littoraux fatimides permet ainsi de mieux appréhender à la fois les contraintes ou les potentialités que ces conditions représentaient pour la marine fatimide qui dut faire face à une contraction continue de son espace de navigation. Cela permet de mieux cerner un des facteurs qui contribua à la mise en place des cycles de l'échange entre les littoraux fatimides, notamment l'Égypte, et les autres territoires avec lesquels la dynastie entretenait des relations commerciales.

1 Un territoire aux potentialités maritimes évidentes

À une période où les forces de la nature exerçaient une souveraineté absolue sur la navigation, le contrôle d'une bande littorale aussi étendue que celle qui se retrouva sous domination fatimide pouvait apparaître comme un atout majeur dans la constitution et l'exercice d'un pouvoir maritime et naval. L'analyse des potentialités maritimes du territoire fatimide s'avère donc un préalable

indispensable à une meilleure compréhension des entreprises navales des califes ismaéliens.

1.1 *Une bande côtière étendue et aux reliefs variés*

Si la puissance maritime et navale d'une dynastie peut se mesurer à l'étendue des littoraux qu'elle contrôle, les Fatimides représentaient indéniablement une puissance de première ampleur. Après des débuts relativement difficiles, notamment du point de vue de la maîtrise des côtes d'Ifrīqiyya ou de Sicile, au milieu du x^e siècle, les Fatimides contrôlaient une bande littorale relativement vaste qui s'étirait des environs de Barqa à l'est jusqu'à la région de Nakur à l'ouest (cf. figure 1)¹. Il faut évidemment ajouter à cela la Sicile dont l'essentiel des ports se trouvait sous la tutelle des gouverneurs de Palerme. À partir de 969, la conquête de l'Égypte par le général Jawhar, suivit par celle des littoraux du Bilād al-Shām jusqu'à la cité portuaire de Latakieh, au nord de Tripoli du Liban, permit aux Fatimides d'accroître encore l'étendue littorale sous leur contrôle.

Le transfert du califat en Égypte à partir de l'hiver 973 fut marqué par plusieurs décisions califales qui témoignaient de la volonté du calife al-Mu'izz de conserver sous son contrôle des espaces qu'il considérait comme stratégiques, notamment pour la flotte, mais pas seulement. Le calife ne confia ainsi pas la Sicile à Yūsuf Buluggīn b. Zīrī (m. 984) qu'il venait de désigner comme son lieutenant à la tête de l'Ifrīqiyya et du Maghreb central². Elle demeura entre les mains des Banū Kalbī ou Kalbides qui exerçait avec fidélité cette fonction depuis 947. Plusieurs membres de cette famille s'étaient vu confier la charge d'amiral en chef de la flotte (*qā'id al-uṣṭūl*) fatimide³. Sous leur commandement, les navires fatimides remportèrent quelques-unes de leurs plus belles victoires contre les escadres byzantines ou la marine d'al-Andalus⁴. La Sicile constituait aussi une zone essentielle de coupe du bois et ses cordages jouissaient d'une très bonne réputation en Méditerranée⁵. Surtout, al-Mu'izz, initiateur de la politique navale fatimide, connaissait mieux que quiconque le rôle majeur que l'île avait joué pour faire acquérir à la dynastie son statut de puissance navale et l'importance de sa flotte dans sa stratégie de communication

1 Nakūr fut conquise vers 921, puis perdue et de nouveau reprise en 935. Ibn 'Idharī, *Bayān*, I, p. 183, 209-210. Ibn Ḥayyān, *Muqtabis*, v, p. 347-353. Ibn al-Athīr, *Kāmil*, VIII, p. 284.

2 Le calife n'avait en réalité octroyé à son lieutenant d'Ifrīqiyya que les pouvoirs politiques et militaires. Les hauts fonctionnaires responsables de la perception des taxes demeuraient sous le contrôle direct du calife. Idris, *Zirides*, I, p. 47-48. Dachraoui, *Califat*, p. 274.

3 Pour une histoire générale de cette famille voir Maqrīzī, *Muqaffā*, III, p. 243-247.

4 Cf le chapitre .

5 Ibn Ḥawqal, *Ṣūrat al-arḍ*, éd. 122-123, tr. I, p. 121.

visant à légitimer les prétentions universalistes de la dynastie ismaélienne⁶. Il estimait sans aucun doute que ce rôle n'était pas fini et que l'île pourrait encore avoir son importance par la suite. Nul doute qu'il préférerait aussi ne pas confier cette île à l'administration directe de son nouveau lieutenant en Ifrīqiyya afin de ne pas lui donner des éléments pour se renforcer s'il venait à rejeter la tutelle fatimide. C'est sans doute dans cette même optique qu'al-Mu'izz conserva le littoral libyen sous son contrôle direct.

Les provinces de Tripoli et de Barqa, particulièrement riches en ressources diverses et notamment en poix (*zift*) indispensable aux calfats des navires, formaient aussi une zone tampon entre l'Égypte, nouveau cœur de l'empire fatimide, et l'Ifrīqiyya⁷. Cela permettait aux Fatimides de contrôler directement les seuls ports à peu près sûrs entre le Maghreb et l'Égypte, alors que la navigation le long de la côte libyenne était considérée comme dangereuse. Toutefois, la situation évolua après la mort d'al-Mu'izz. En effet, dès 977-978, le calife al-'Azīz accéda à la demande de Buluggīn de se voir confier Tripoli, Syrte (Surt) et Ajdābiyya (cf. figure 1)⁸. Les dernières années du x^e siècle virent le calife al-Ḥākīm (r. 996-1021) profiter d'un désaccord entre le gouverneur de Tripoli et les Zirides pour reprendre le contrôle direct de la cité et de ses environs⁹. Si l'on doit faire un rapide bilan, pour la seule Méditerranée, au tournant de l'an mil, les Fatimides contrôlaient directement ou indirectement plusieurs milliers de kilomètres de côtes (cf. figure 1), même si à cette époque, les navires fatimides se concentraient surtout à l'est d'Alexandrie.

Les reliefs des côtes et les conditions de navigation qui régnaient au large des littoraux fatimides étaient donc très variables. Si aucun marin n'a laissé de témoignage de ce qu'il observait depuis le pont de son navire, quelques passages tirés de géographes et de voyageurs de la période médiévale permettent d'apprécier les avantages que les divers littoraux offraient aux navires ou les problèmes qu'ils posaient aux navigateurs. En Méditerranée, la bande côtière sous contrôle fatimide faisait alterner côtes rocheuses et sableuses, côtes basses et côtes accores. Chacune présentait des avantages et des inconvénients pour la navigation telle qu'elle se pratiquait alors. Le sentiment de n'être que des « vers sur un bout de bois » poussait les marins à rester le plus longtemps possible près des côtes¹⁰. Si l'on se limite à évoquer les potentialités offertes par

6 Sur cet aspect voir le chapitre.

7 Ibn Ḥawqal, *Ṣūrat al-arḍ*, éd. p. 67, tr. 1, p. 63.

8 Nuwayrī, *Nihāyat*, xxiv, p. 169. Ibn 'Idhārī, *Bayān*, 1, p. 230. Idris, *Zirides*, 1, p. 52.

9 Bramoullé, « L'émirat de Barqa et les Fatimides : les enjeux de la navigation en Méditerranée centrale », p. 53-59. Idris, *Zirides*, 1, p. 99-106.

10 « *Dūd 'alā 'ūd* » : Cette expression est attribuée au conquérant de l'Égypte, 'Amr Ibn al-Āṣ qui répondait alors à une lettre du calife 'Umar (r. 634-644), lequel voulait savoir à quoi

les littoraux entre l'Ifrīqiyya et la Syrie, c'est-à-dire les rivages qui furent les plus fréquentés par les navires de guerre fatimide entre l'installation de la dynastie et sa disparition, il existait de nombreuses possibilités. Un bateau quittant le port d'Alexandrie pour Mahdia, la Sicile, ou les ports syro-palestiniens ne perdait pratiquement pas le rivage de vue. Les caps et autres amers constituaient autant de points essentiels pour calculer la vitesse du navire et surtout se repérer¹¹. Les textes de la Geniza mettent en évidence que les embarcations partant d'Alexandrie pour l'ouest longeaient la côte africaine. Des postes d'observation se trouvaient le long du littoral entre Alexandrie et le Cap des figures (*Ra's al-Tīn*) dans l'actuel Golfe de Bamba à l'ouest de Tobrouk (cf. figure 1). Des messagers rapportaient les nouvelles de l'avancée des navires aux marchands restés à Alexandrie ou à Fustât¹². Entre Alexandrie et le Cap al-Kanā'is (cf. figure 1), situé à trois jours de navigation à l'ouest¹³, la côte était basse et sableuse. Cela obligeait les bateaux à naviguer si près du rivage que les observateurs pouvaient les reconnaître¹⁴. Le cap marque une légère élévation du relief côtier et l'apparition des premières zones rocheuses entrecoupées de plages de sable. Cela explique sans doute l'éloignement relatif des navires du littoral. Les bateaux restaient cependant toujours visibles depuis les points d'observation comme Tobrouk. Les navires s'éloignaient ensuite des côtes pour gagner la haute mer d'où ils étaient invisibles. Ce moment était considéré par les observateurs comme la véritable traversée (*ta'diya*)¹⁵. Un Cap Ta'adiya est d'ailleurs signalé par al-Idrīsī en conclusion d'un passage sur l'itinéraire du littoral d'Alexandrie à Barqa où une dizaine de mouillages ou de ports est mentionnée. Le géographe situe ce cap à deux jours de navigation à l'ouest du Cap al-Hilāl (cf. figure 1), repoussant donc un peu plus loin de l'Égypte le lieu où les embarcations s'aventuraient véritablement en haute mer pour traverser ensuite le golfe de Syrte, tant redouté des marins, jusqu'à la ville éponyme de Syrte, voire plus à l'ouest encore, à Tripoli. Le point de passage en haute mer correspond à

ressemblaient les navires et leurs équipages sur la mer. Après cette description, le calife aurait interdit aux musulmans de naviguer. Cf. Ibn Khaldūn, *Discours*, p. 394.

- 11 Un amer est un point fixe sur la côte repérable par les navigateurs sans risque de confusion.
- 12 TS 12 366, recto, l. 10, éd. Gil, *Malkhūt*, 11, doc. 251, p. 743. TS 13 J 26 f. 8, recto, l. 21, 23, éd. Gil, *Malkhūt*, 111, doc. 556, p. 841-845. TS 13 J 19 f. 27, l. 17 ; TS 12 388 ; TS 8 J 27 f. 2, éd. Princeton Geniza Project. Goitein, *Mediterranean Society*, 1, p. 319-320. Udovitch, « Alexandria in the 11th and 12th Centuries. Letters and documents of the Cairo geniza merchants: an interim balance sheet », p. 99-112.
- 13 Idrīsī, *Nuzhat*, éd. 1, p. 318, tr. p. 216.
- 14 La visibilité d'une côte de deux mètres d'altitude n'est possible depuis le pont d'un bateau que jusqu'à une distance de 2,9 milles marins (soit environ 5300 mètres). Cf. Arnaud, *Les routes de la navigation antique*, p. 29.
- 15 Goitein, *Mediterranean Society*, 1, p. 319.

la présence du *Jabal Akhdar* (cf. figure 1). Cette montagne verte, qui culminait à environ 500 mètres d'altitude, était visible d'une plus grande distance par les marins qui pouvaient dès lors s'éloigner du rivage. Les navigateurs préféraient ainsi temporairement la sécurité de la haute mer aux dangers d'une côte que l'élévation du relief et son effet sur les vents rendaient très inhospitalière¹⁶. Les ports ou sites de mouillage recensés par les auteurs mettent en évidence que les Syrtes étaient autant que possible évitées. Le géographe al-Bakrī ne signale en effet que le port de Marsā al-Yahūdiyya, à environ 160 kilomètres au sud de Syrte, puis directement Ajdābiyya ou, en tout cas, le point de la côte qui servait de port à cette localité située à une vingtaine de kilomètres dans les terres¹⁷.

Les marins qui prenaient la mer pour se rendre depuis Alexandrie, Damiette ou Tinnīs, les trois principaux ports égyptiens d'alors, vers les littoraux du Bilād al-Shām scrutaient eux aussi les points remarquables du rivage. La frontière entre l'Égypte et la Palestine, que les géographes et les historiens arabes font traditionnellement commencer quelque part entre les localités d'al-'Arīsh et de Rafaḥ au sud de Gaza, n'était toutefois pas véritablement visible¹⁸. Aux yeux des marins, les côtes qui s'étiraient depuis Alexandrie jusqu'à la province de Palestine se distinguaient peu tant elles étaient basses, rectilignes et sablonneuses¹⁹. Seules les murailles, les tours et quelques autres constructions humaines guidaient le regard du navigateur. Ce n'est qu'à partir du Mont-Carmel, à Haïfa, que le relief côtier s'élevait progressivement pour culminer à 80 mètres au Cap Naqoura (*Ra's Nāqūra*). De ce promontoire jusqu'à Tripoli du Liban, les rivages sont beaucoup plus découpés et les sites rocheux se multiplient. La proximité entre la mer et la montagne libanaise, dont plusieurs sommets étaient alors couverts de neiges éternelles, constituait aussi une des caractéristiques de cette partie de la province du Bilād al-Shām. Les amers, plus nombreux et repérables à une plus grande distance du rivage, permettaient aux navires qui le souhaitaient de s'éloigner d'un littoral que plusieurs récifs pouvaient rendre risqué²⁰. L'île de Chypre, bien que retombée aux mains des Byzantins en 965, se trouvait à seulement « un jour et une nuit de navigation » des côtes syro-palestiniennes. Elle contribuait aussi à rendre la navigation dans ces parages relativement plus aisée qu'en direction du Maghreb²¹.

16 Idrīsī, *Nuzhat*, éd. I, p. 318, tr. p. 216.

17 Bakrī, *Masālik*, II, p. 760.

18 Mouton, *Sināi médiéval*, p. 28.

19 Ibn Khuradāhbīh, *Masālik*, p. 60, 83. Ya'qūbī, *Buldān*, éd. p. 330, tr. p. 183. Yāqūt, *Mujam*, III, p. 89. Ibn Sa'īd, *Maghrib*, I, éd. Ḥasan, p. 20.

20 *Instructions nautiques, mer Méditerranée, Afrique, Levant*, série D, vol. VI, p. 351-368.

21 *Instructions nautiques, mer Méditerranée, Afrique, Levant*, série D, vol. VI, p. 184.

En mer Rouge, généralement appelée mer de Qulzum (*baḥr Qulzum*) d'après le nom d'al-Qulzum, principal port musulman de cet espace maritime à partir de la conquête arabe de l'Égypte au VII^e siècle, les conditions de navigation différaient profondément. Nāṣir-ī Khusraw, qui séjourna quelque temps dans le port égyptien de 'Aydḥāb durant l'année 1050, indique en substance que cette mer prenait le nom du port qui la bordait ; au nord, il parle ainsi de la mer de Qulzum, mais il mentionne aussi le terme de mer de 'Aydḥāb, d'après le nom du port égyptien qui éclipsa peu à peu celui d'al-Qulzum, de plus en plus délaissé par les navires marchands²². En réalité, son nom importait peu tant la mer Rouge faisait l'unanimité contre elle dès lors qu'il s'agissait d'évoquer les conditions de navigation qui y régnaient. Pour les embarcations qui naviguaient à vue, les hauts-fonds que formaient les récifs coralliens constituaient des dangers redoutés de tous. Idrīsī indique que « cette mer est tellement remplie de hauts-fonds jusqu'à Bāb al-Mandab, que les grands bâtiments n'y peuvent naviguer, et que souvent, lorsque les petits s'y hasardent, ils y périssent surpris par la tempête »²³. Ibn Ḥawqal signale que pour éviter ces récifs, les routes des bateaux étaient clairement fixées, et que l'on ne naviguait que de jour et avec un pilote²⁴ Muqaddasī précise que des routes maritimes sûres avaient été fixées dans des carnets (*dafātir*) de navigation par de véritables maîtres (*shuyūkh*) de navigation. Ces hommes possédaient des connaissances très développées concernant tous les mouillages, les vents, les îles. Les cahiers étaient consultés avant le départ et en mer, car même le long des routes les plus fréquentées, comme celle reliant al-Qulzum à al-Jār, le port de Médine, il fallait que le navire se fraie un passage à travers les récifs. Le géographe palestinien rapporte ainsi que :

La présence de gros récifs entre al-Qulzum et al-Jār rend la navigation très difficile. Pour cela, elle ne se pratique que durant la journée, et encore le capitaine du navire monte en haut du mât et regarde la mer avec attention. Lorsqu'il perçoit un récif, il crie et signale de virer à droite ou à gauche. Des membres d'équipage sont postés pour relayer les informations. Lorsqu'il entend les avertissements, le pilote tire à droite ou à gauche les deux cordes qu'il tient. Si ces précautions ne sont pas prises, le navire peut se briser sur les rochers²⁵.

22 Nāṣir-ī Khusraw, *Sefer Nameh*, p. 63.

23 Idrīsī, *Nuzhat*, éd. I, p. 25, tr. p. 94.

24 Ibn Ḥawqal, *Ṣūrat al-arḍ*, éd. p. 45-46, tr. I, p. 42-43.

25 Muqaddasī, *Aqālīm*. p. 11-12.

Les récifs ne constituaient pas le seul danger dont un navire devait se défier. Les vents, particulièrement dans les deux golfes où se trouvent al-Qulzum et Aqaba, bordés par des montagnes abruptes qui en canalisent et en accélèrent le flux, rendaient la navigation très périlleuse comme le signale Ibn Ḥawqal qui évoque les tourbillons créés par les vents dans le détroit de Tiran²⁶. Pour prévenir tous ces dangers, il s'avérait parfois nécessaire de reconnaître les conditions de navigation en dépêchant des observateurs avant de s'engager dans les passages périlleux²⁷. À quelques milles de Tiran, un autre lieu appelé Jubaylān était redouté des marins, car la mer y était très agitée. Selon Ibn Ḥawqal, on ne pouvait y naviguer « ni vers l'ouest en cas de vent d'est, ni vers l'est avec vent d'ouest »²⁸. Quant à Ibn Jubayr, qui passa par l'Égypte vers 1183, il n'a pas de mot assez dur pour évoquer la mer Rouge qu'il décrit comme « perfide et odieuse »²⁹. Il est vrai que son séjour forcé à 'Aydhāb en juillet 1183 fut rendu plus difficile encore par le fait qu'il avait dû supporter « tous les désagréments et enduré tous les maux que peut occasionner une nourriture malsaine »³⁰. Les conditions de navigation qui régnaient dans cette mer ne pénalisèrent cependant qu'assez peu le trafic maritime qui ne cessa d'augmenter durant toute la période fatimide.

Ce rapide tour d'horizon des littoraux contrôlés par les Fatimides permet de mieux cerner les possibilités dont disposaient les califes ismaéliens pour faire naviguer leurs bâtiments de guerre. Il ne faudrait toutefois pas croire que l'extension maximale des littoraux que nous avons pu évoquer et qui correspond environ à l'an mil demeura fixe. Il convient en effet de relativiser cette extension littorale, notamment en Méditerranée. Tout d'abord, avant le départ pour l'Égypte, si l'on met de côté le transfert de matériel militaire jusqu'à Marsā al-Dajāj en juin 947, dans le cadre de la traque d'Abū Yazīd, et du raid sur Alméria en juillet 955, les textes ne disent rien des bâtiments de guerre fatimides à l'ouest de Tunis³¹. Après le passage en Égypte, les sources ne signalent en effet que très rarement des navires officiels égyptiens au-delà de Mahdia et de Palerme. Il s'agissait le plus souvent de bateaux qui transportaient des cadeaux ou des messages destinés aux gouverneurs locaux. En Ifrīqiyya, les Fatimides se déchargèrent totalement de la protection des côtes et de la navigation sur les Zirides. Ces derniers mirent en place une marine relativement performante qui prit la suite de la marine fatimide. En Sicile, les émirs kalbides

26 Ibn Ḥawqal, *Ṣūrat al-arḍ*, éd. p. 46, tr. 1, p. 43.

27 Muqaddasī, *Aqālīm*, p. 11-12.

28 Ibn Ḥawqal, *Ṣūrat al-arḍ*, éd. p. 46, tr. 1, p. 43.

29 Ibn Jubayr, *Riḥla*, éd. p. 72, tr. p. 105.

30 Ibn Jubayr, *Riḥla*, éd. p. 72, tr. p. 105.

31 Idrīs, *Uyūn*, v, p. 289-290. Halm, *Empire*, p. 320.

poursuivirent avec plus ou moins de vigueur la politique navale fatimide. S'il ne fait pas de doute que les divers raids menés par ces deux marines se déroulèrent avec l'accord des califes du Caire, au moins jusqu'à la rupture des Zirides et des Fatimides vers 1047-1048, les Zirides comme les Kalbides n'eurent semble-t-il jamais besoin de l'assistance navale des Égyptiens³².

D'autre part, entre les années 1040 et 1171, les califes du Caire durent se résoudre à abandonner sinon leur influence, au moins leur contrôle sur des portions non négligeables de leur bande littorale originelle. Ce mouvement débuta relativement tôt, car si l'on prend l'exemple de la côte libyenne, la cité de Tripoli passa très vite sous le contrôle des Banū Khazrūn et ces derniers rejetèrent ouvertement les Fatimides dès les années 1015 en faisant proclamer la prière au nom des Abbassides³³. Toutefois, le grand mouvement de révolte anti-Fatimides débuta à la fin des années 1040. Vers 1047, les émirs hammadides et zirides rejetèrent ouvertement la tutelle fatimide puis, vers 1050-1051, l'émir de Barqa, Jabbāra b. Mukhtār, qui avait un temps exercé son pouvoir au nom des califes du Caire, se rallia aux Zirides³⁴. Dès lors, il menaça directement les possessions fatimides et la navigation commerciale entre l'Égypte, le Maghreb et la Sicile³⁵. S'il s'agissait évidemment d'une menace pour les intérêts économiques égyptiens, d'un point de vue strictement naval et stratégique, la perte du contrôle de ces rivages occidentaux ne constituait pas une catastrophe pour la marine égyptienne. Celle-ci était exclusivement tournée vers l'Orient. L'arrivée des Francs sur la scène méditerranéenne constitua une tout autre gageure pour les flottes fatimides. En dix ans à peine, les Fatimides perdirent le contrôle de la majorité de leurs ports du Bilād al-Shām. En 1110, seules les cités de Tyr et d'Ascalon pouvaient encore servir de bases aux navires égyptiens. Les Fatimides durent alors s'adapter à cette nouvelle donne géostratégique qui modifiait sensiblement des habitudes de navigation vieilles de plusieurs décennies puisqu'ils ne pouvaient désormais plus bénéficier des sites qui avaient jusque-là accueilli leurs escadres.

32 Idris, *Zirides*, I, p. 123-126, 167-171.

33 Thiry, *Sahara*, p. 188-193.

34 Selon les textes, la rupture des Zirides s'échelonne entre 1041 et 1051. Hadi Roger Idris la date entre 1047 et 1049. Cf. Idris, *Zirides*, I, p. 181-194. Sur le moment de la défection de l'émir de Barqa, cf. Ibn 'Idhārī, *Bayān*, I, p. 388.

35 Pour une analyse plus détaillée de ses actions et de ses relations au pouvoir égyptien cf. Bramoullé, « L'émirat de Barqa et les Fatimides : les enjeux de la navigation en Méditerranée centrale », p. 59-66.

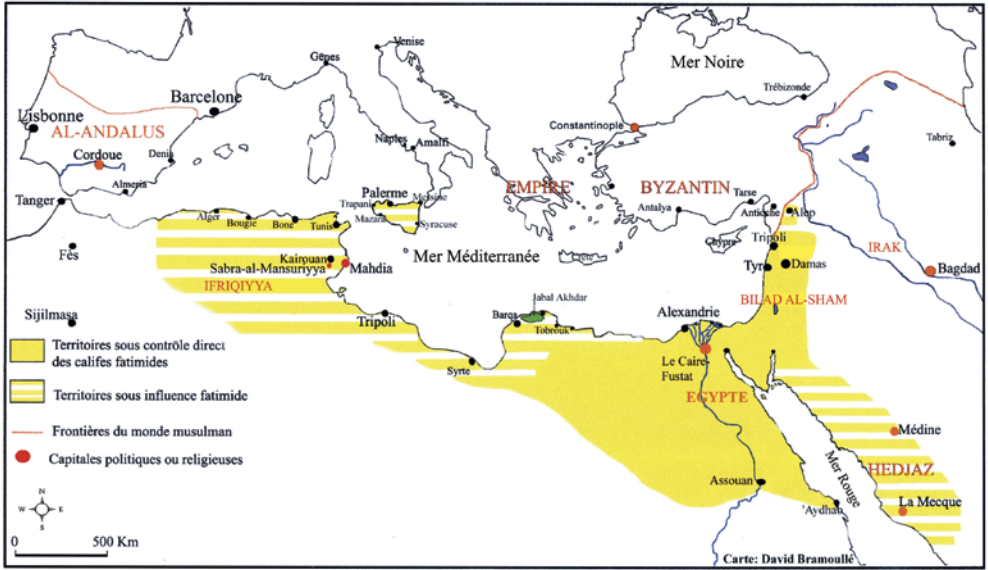


FIGURE 1 Les territoires fatimides vers l'an mil

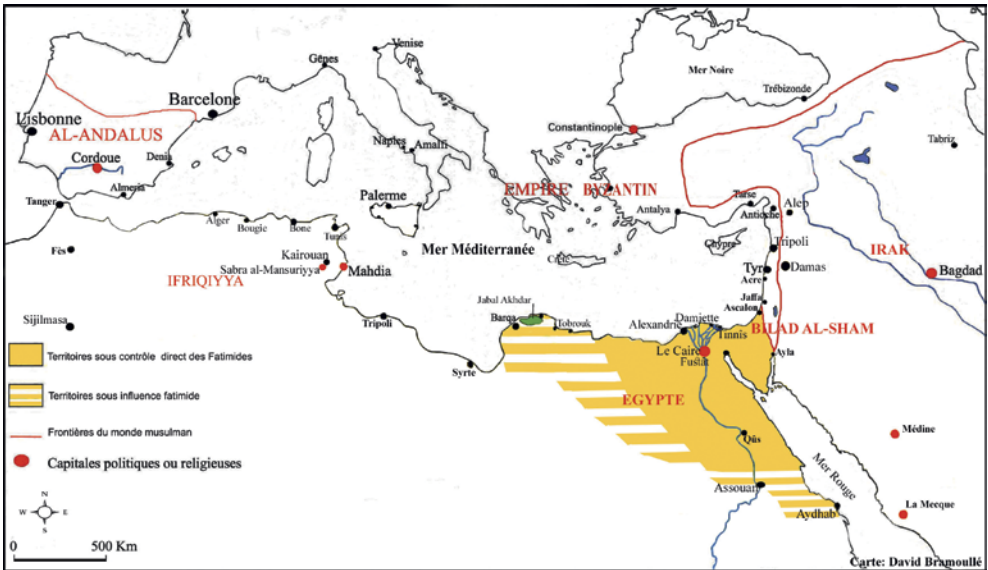


FIGURE 2 Les territoires sous contrôle fatimide après 1153

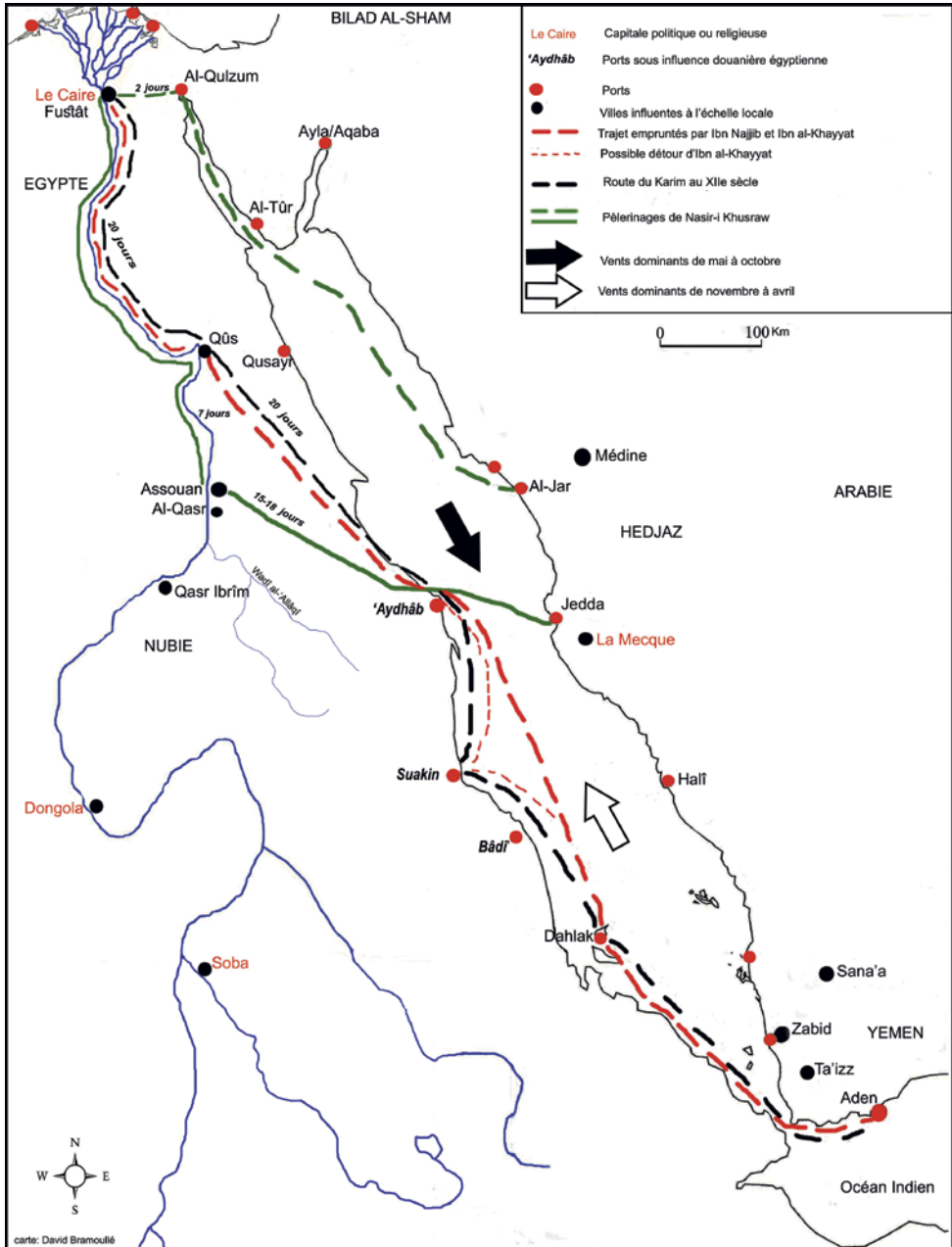


FIGURE 3 Les principaux ports et les conditions naturelles en mer Rouge

1.2 *Ports et mouillages fatimides*³⁶

1.2.1 En Méditerranée

Avant de commencer à évoquer les ports et mouillages, il s'avère nécessaire d'éclaircir le vocabulaire utilisé par les auteurs de langue arabe pour mentionner un port ou un mouillage. Deux voire trois termes sont principalement utilisés dans les textes. Il s'agit de *marsā*, *mīnā'* et *furḍa*. Ces mots ont souvent été traduits par ports, mais ils désignent des réalités souvent différentes. À l'époque médiévale, le vocable *marsā* est sans aucun doute le plus usité³⁷. À regarder de près le contexte de son utilisation, on note qu'il désigne principalement un mouillage. Il n'implique donc pas forcément d'infrastructure défensive ou portuaire particulière. Il s'agit simplement d'un site dans lequel les navires peuvent jeter l'ancre. À l'inverse, lorsque les auteurs désignent un port comme un *mīnā'*, ils font tous implicitement référence à un bassin artificiel ou naturel dont la principale caractéristique n'était pas tant de protéger les embarcations de la houle ou du vent que de les mettre à l'abri des dangers. Les sites qualifiés de *mīnā'* étaient tous dotés d'un système défensif qui en protégeait l'entrée. Paradoxalement, ce vocable n'impliquait toutefois pas forcément l'existence de quais ou de pontons. Ainsi, ce que l'on qualifierait aujourd'hui de simple mouillage pouvait être qualifié de port (*mīnā'*) par les auteurs médiévaux s'il était doté d'un système défensif qui en gardait l'accès ; le plus souvent une chaîne tendue. Enfin, le vocable *furḍa* recouvrait davantage une réalité commerciale et administrative que maritime. Il s'agissait par là de désigner des sites portuaires par lesquels entraient et sortaient de manière presque exclusive des marchandises vers un espace géographique donné. Ainsi, le site de 'Aqaba/Ayla situé au nord du golfe éponyme dans la mer Rouge était décrit comme le *furḍa* de la Palestine en mer Rouge. Là encore, cela n'impliquait aucunement la présence d'infrastructures portuaires particulières, mais cette désignation sous-entendait la présence de l'administration douanière selon des modalités qui demeurent toutefois difficiles à distinguer par rapport à des sites douaniers qui n'étaient que des *marsā* ou des *mīnā'*³⁸.

L'étendue littorale sous le contrôle des Fatimides constituait évidemment un atout essentiel pour une dynastie qui souhaitait développer sa puissance navale. Cela permettait aux navires de faire régulièrement escale afin de se mettre temporairement à l'abri d'un coup de vent, de reconstituer les réserves

36 Nous n'aborderons ici les ports et les mouillages fatimides que sous l'angle de la logistique, c'est-à-dire les capacités d'accueil et les possibilités que pouvaient trouver les flottes fatimides pour se ravitailler etc.

37 La racine arabe du terme *marsā*, -R-S-W- désigne le fait de rester immobile.

38 Pour une analyse précise du vocable *furḍa* on peut se référer à l'étude d'Éric Vallet sur le site d'Aden à l'époque rasoulide. Cf. Vallet, *Arabie*, p. 121-122.

de nourriture ou de refaire les provisions d'eau douce. Une fois embarquée, l'eau ne demeurait consommable que quelques jours et elle représentait un « carburant » essentiel pour les rameurs des flottes de combat qui requéraient sans doute un traitement alimentaire spécial³⁹. Les bâtiments égyptiens n'échappaient pas à ces impératifs et, avant l'arrivée des croisés sur la scène syro-palestinienne, les Fatimides disposaient le long de ces littoraux d'un certain nombre de sites portuaires plus ou moins adaptés aux besoins de leur marine. Plusieurs critères entrent en compte lorsqu'il s'agit de réfléchir aux possibilités réelles dont disposaient les Fatimides pour faire mouiller leurs navires. Le premier élément à envisager repose d'abord sur la taille de la flotte que le port était supposé abriter. Tous les sites n'offraient pas les mêmes capacités d'accueil et de protection. La possibilité de trouver facilement de l'eau douce et de la nourriture pour les hommes constituait à n'en pas douter un point important. Concernant les informations purement techniques comme, par exemple, la taille des ports, les auteurs se contentent de faire quelques comparaisons qui ne sont pas toujours faciles à interpréter. Le critère de la superficie du bassin du port doit de toute façon être mis en rapport avec le nombre de navires qui composaient les flottes et la taille des navires eux-mêmes. Dans ces deux derniers domaines, les données chiffrées sont, là aussi, rares. Cependant, lorsque les auteurs fournissent quelques détails sur les navires qui composaient les flottes, particulièrement dans les dernières années du x^e siècle et au suivant, il apparaît que les Fatimides n'expédiaient guère plus de vingt-cinq embarcations⁴⁰. Ce n'est qu'à partir des croisades que les flottes égyptiennes comptèrent davantage d'unités, jusqu'à soixante-quinze selon certains textes⁴¹.

La documentation est de peu de secours quant aux dimensions des navires. Seule l'archéologie sous-marine permet d'alimenter notre réflexion. Ainsi, les fouilles de l'épave de Serçe Limani, face à l'île de Rhodes, sur l'actuel littoral turc, ont mis au jour les vestiges d'un navire originaire de la côte syro-palestinienne datant du début du xⁱ^e siècle. Il s'agissait d'une embarcation à deux mâts et d'une quinzaine de mètres de long, soit un navire de dimension moyenne pour la période⁴². Tout montre qu'il s'agissait d'un bateau de commerce dont on sait qu'ils étaient en général de taille inférieure aux bâtiments

39 Pryor, *Geography*, p. 84, 119. Pryor, « "Water, water everywhere. Nor any drop to drink". Water supplies for the fleet of the first Crusade », p. 25-26. Ibn Mammātī, *Qawānīn*, p. 340.

40 Ainsi, en 996, l'expédition navale qui fut tentée par al-'Azīz contre les Byzantins comprenait 24 navires (*marākib*). Ce furent vingt navires (*marākib*) qui voguèrent depuis l'Égypte pour reprendre la ville de Tyr soulevée par 'Allaqa le marin en 998. Anṭākī, *Histoire*, xxiii, p. 449. Ibn al-Qalānīsī, *Dhayl*, p. 50.

41 Voir le chapitre suivant sur les expéditions navales fatimides.

42 Bass, Matthews, Steffy, Van Doorninck, *Serçe Limani*, 1, p. 167.

de guerre⁴³. Dans leur étude sur le dromon, galère de combat largement utilisée par les Byzantins, John H. Pryor et Elizabeth M. Jeffreys ont mis en évidence qu'à l'époque macédonienne (886-1025), ce type de vaisseau mesurait environ 31 mètres de long pour une largeur au niveau du pont de 4,4 mètres⁴⁴. Avec leurs *shawānī* (sing. *shīnī*) ou *shalandī*, les Fatimides auraient disposé de navires équivalents aux galères étudiées par Pryor⁴⁵. Ainsi, les dimensions de certains ports, telles qu'elles peuvent être estimées à partir de vestiges ou de reconstitutions fondées sur l'archéologie, mettent en évidence que des flottes de 20-25 bâtiments, voire au-delà, trouvaient aisément refuge dans la plupart des sites de la côte nord-africaine, égyptienne et syro-palestinienne. Il faut évidemment prendre en compte le fait que ces ports n'étaient pas vides lorsque les flottes fatimides arrivaient, des flottilles locales de pêche et de commerce s'y trouvaient déjà. Lorsqu'une flotte militaire apparaissait à l'horizon, les embarcations présentes devaient sans doute faire place nette afin de faciliter les diverses opérations d'avitaillement. L'agencement des bassins, la présence de quais, leurs dimensions constituent autant d'inconnus. Rien ne permet en effet de savoir s'il existait suffisamment de quais pour que tous les bateaux puissent accoster en même temps et procéder aux opérations d'avitaillement. La chose paraît toutefois peu probable et cela impliquait sans doute la mise en place d'un roulement et donc une perte de temps supplémentaire pour les navires qui devaient attendre leur tour.

TABLEAU 1 Ports et mouillages d'Alexandrie au détroit de Gibraltar d'après le *Kitāb gharā'ib al-funūn wa mulah al-'uyūn*

| Nom du port | Type de port | Intérêts mentionnés |
|---------------|---------------|----------------------------------|
| Alexandrie | <i>marsā</i> | Arsenal (<i>dār al-ṣinā'a</i>) |
| Barqa | <i>marsā</i> | Peut abriter 100 navires |
| Surt | <i>marsā</i> | Aucun |
| Wādī Nakhla ? | <i>dakhla</i> | Aucun |
| Ḥdā[...] ? | <i>dakhla</i> | Peut abriter 200 navires |
| Bāra ? | <i>mīnā'</i> | Forteresse imprenable |
| Tripoli | <i>mīnā'</i> | Aucun |

43 Pryor, *Geography*, p. 28.

44 Pryor, Jeffreys, *Dromon*, p. 205.

45 Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 92. Nuwayrī, *Nihāyat*, xxviii, p. 144. Maqrīzī, *Khīṭaṭ*, II, p. 180. Agius, *Classic ships*, p. 334-338. Christides, « Byzantine Dromon and Arab Shīnī », p. 111-122. Nous aborderons plus en détail les navires fatimides dans le chapitre consacré à la composition des flottes.

TABLEAU 1 Ports et mouillages d'Alexandrie au détroit de Gibraltar d'après le *Kitāb (suite)*

| Nom du port | Type de port | Intérêts mentionnés |
|--|-----------------------|---|
| B.r.z.t.d.la ? | <i>marsā</i> | Forteresse |
| Mahdiā | <i>marsā</i> | Présence d'une porte et d'une chaîne |
| Sousse | <i>mīnā'</i> | Présence d'une tour |
| Tunis | <i>marsā</i> | « Arsenal (<i>dār al-ṣinā'a</i>) d'Ifrīqiya » |
| A.f.w.b[...] | <i>marsā</i> | Peut abriter 100 navires |
| Dakhla al-Nāfūsa ? | <i>marsā / dakhla</i> | Aucun |
| S.n.b.ṭās ? | <i>marsā</i> | Aucun |
| 'Ayt[...] | <i>marsā</i> | Aucun |
| ? | <i>marsā</i> | Aucun |
| Détroit de Gibraltar (<i>khalīj</i>) | | |

TABLEAU 2 Ports et mouillages d'Alexandrie à Latakieh d'après le *Kitāb gharā'ib al-funūn wa mulaḥ al-'uyūn*

| Nom du port | Type de port | Intérêts mentionnés |
|--|----------------------------------|---|
| Alexandrie | <i>marsā</i> | arsenal (<i>dār al-ṣinā'a</i>) |
| S. Kīr (Abū Qīr ?) | <i>marsā</i> | Protège du vent d'ouest (<i>Euros</i>) |
| Asmūnah (?) | <i>marsā</i> | Protège de tous les vents |
| Rosette | <i>marsā</i> | Eau fraîche |
| <i>ushtūm</i> ^a Bikāqir (?) | <i>sarīr</i> ^b | Aucun |
| Damiette (?) | | |
| <i>ushtūm</i> Tinnīs | Rien | Protège de tous les vents |
| Mīmās Ghazza | Rien | Protège du vent du sud (<i>Notos</i>) |
| Ascalon | <i>marsā</i> | Eau courante |
| Jaffā | <i>marsā</i> | Protège du vent du nord (<i>Boreas</i>) |
| Césarée | <i>marsā</i> | Protège de tous les vents |
| Acre | <i>marsā</i> | « Il n'y en a pas comme elle » |
| Al-Karak | <i>marsā</i> | Montagne avec une tour à son sommet |
| Iskandarūna (?) | <i>marsā</i> | Ne protège de rien |
| Tyr | <i>marsā / mīnā</i> ^c | Protège de tous les vents |
| Nrīr (?) ou Nzīr | <i>marsā</i> | Aucun |
| 'Adlūn | <i>marsā</i> | Aucun |
| Sarafand | <i>marsā</i> | Aucun |
| Sidon | <i>marsā</i> | Mauvais |

TABLEAU 2 Ports et mouillages d'Alexandrie à Latakieh d'après le *Kitāb gharā'ib* (suite)

| Nom du port | Type de port | Intérêts mentionnés |
|----------------------------------|------------------------------|-------------------------------|
| Jiyyeh | <i>marsā</i> | Forteresse |
| Rivière al-M.rāyūn (Damour ?) | rien | Protège du vent du sud |
| Al-Nā'ima | <i>marsā</i> | Aucun |
| Beyrouth | <i>marsā</i> | Aucun |
| Jounieh | <i>marsā</i> | Forteresse |
| Al-Māhūz (Jbeyl) | <i>marsā</i> | Forteresse |
| Al-Hajar | <i>marsā</i> / <i>dakhla</i> | Aucun |
| Anfa | <i>marsā</i> | Ne protège de rien |
| Tripoli | Rien | Ville. Protège du vent du sud |
| Al-Silsila | <i>marsā</i> | Forteresse |
| M.l.ṭān | Rien | Forteresse |
| Rouad | <i>mīnā'</i> | île en ruine |
| Tortose | <i>marsā</i> | Forteresse |
| Maraqiyeh | <i>marsā</i> | Forteresse |
| Baniyas | <i>marsā</i> | Forteresse |
| Jabla | <i>marsā</i> | Forteresse |
| Latakieh | <i>marsā</i> | Ville. |

a Ushtūm du grec *stoma* qui signifie bouche, entrée, ici entrée du fleuve.

b *Sarīr* : lieu de repos. On peut trouver la traduction de berceau, lit, sarcophage. Cf. Dozy, *Supplément*, 1, p. 644

c *Mīnā'* : port construit. Le vocable implique clairement des structures en dur qui protègent les embarcations. Certains auteurs comparent les ports de ce type à des écuries dans lesquelles les bateaux viennent se ranger. Cf. Nāṣir-i Khusraw, *Sefer Nameh*, p. 20.

TABLEAU 3 Ports et mouillages d'Alexandrie à Lattakieh d'après al-Bakrī^a

| Nom du port | Type de port | Intérêts mentionnés |
|---------------|--------------|--|
| Alexandrie | Rien | Phare |
| Aboukir | Rien | Aucun |
| Damiette | Rien | Aucun |
| Tinnīs | Rien | Aucun |
| île de Debkou | Rien | Aucun |
| Tidarmīmas | Rien | Château bâti par les Compagnons du Prophète |

TABLEAU 3 Ports et mouillages d'Alexandrie à Lattakieh d'après al-Bakrī^a (*suite*)

| Nom du port | Type de port | Intérêts mentionnés |
|--------------------------|---|---|
| Gazza | Rien | Aucun |
| Mellaḥat al-Wardiyya | Rien | Aucun |
| Ascalon | Rien | Aucun |
| Césarée ^b | Rien | Aucun |
| Jaffa | Rien | Aucun |
| Ra's Karmān (Cap Carmel) | Rien | Aucun |
| Haïfa | Rien | Aucun |
| Acre | Rien | Arche antique sous laquelle passe les navires |
| Tyr | Port (<i>sāhil</i>) de Jérusalem ^c | Ville qui entre dans la mer |
| Sidon | Rien | Aucun |
| Beyrouth | Rien | Aucun |
| Tripoli | Rien | Aucun |
| Lattakieh | Rien | Aucun |

a Bakrī, *Masālik*, II, p. 761.

b Nous avons respecté l'ordre donné par l'auteur. Ici, il inverse Césarée et Jaffa.

c Le terme utilisé par l'auteur pour qualifier Tyr signifie généralement littoral ou rivage, mais c'est bien la signification de port que semble vouloir lui donner l'auteur, un fait qui est confirmé par les lettres de la Geniza.

TABLEAU 4 Ports et mouillages fatimides d'Alexandrie à Ténès d'après al-Bakrī^a

| Nom du port | Type de port | Intérêts mentionnés |
|------------------------------|--------------|--|
| Alexandrie | Rien | Phare |
| <i>Mīnā'</i> al-Andalusiyyin | <i>mīnā'</i> | Aucun |
| <i>Mīnā'</i> al-zujāj | <i>mīnā'</i> | Aucun |
| Būsīr | Rien | Aucun |
| Al-Shaqarā' | Rien | Aucun |
| Al-Kanā'is (ra's al-Kanā'is) | Rien | 3 châteaux en ruines. 2 puits à proximité. |
| Ra's al-'Awsaj | Cap | Aucun |
| Marsā al-Sullūm | <i>marsā</i> | Aucun |
| Marsā 'Imāra | <i>marsā</i> | Aucun |
| Marsā al-Zaytūna (Bardiyya) | <i>marsā</i> | Aucun |

TABLEAU 4 Ports et mouillages fatimides d'Alexandrie à Ténès d'après al-Bakrī^a (suite)

| Nom du port | Type de port | Intérêts mentionnés |
|-----------------------------|------------------------------|---|
| Ra's al-Mallāḥa | Cap | Aucun |
| Wādī al-Malālī | Rien | Aucun |
| Jazā'ir al-Ḥammam | Rien | Aucun |
| Jazīrat al-Tarfa | Rien | Aucun |
| Jazīrat al-Qurashī | Rien | Aucun |
| Tobrouk | Rien | Aucun |
| Marsā Tinā (ra's al-tīn) | <i>marsā</i> | Aucun |
| Marsā Darna | <i>marsā</i> | Aucun |
| Shaqqat al-Tis | Rien | Aucun |
| Shaqqat al-Filfil | Rien | Aucun |
| Sūssat Barqa | Rien | Aucun |
| Qālat al-Shīnī (Ra's Awṭān) | Rien | Aucun |
| 'Ayn Abū Zayd | Rien | source |
| Ḥajar 'Abdūn | Rien | Aucun |
| Al-Yahūdiyya | Rien | Aucun |
| Ajdābiyya | Port (<i>marsā</i>) de mer | Port d'Ajdabiyya |
| Surt | Rien | Grande ville, entourée d'une muraille en briques. Puits d'eau douce. |
| Qaṣr al-Ibāḍī | Rien | Aucun |
| Ra's Qānān (cap Misrata) | Rien | Cap |
| Lebda | Rien | Château |
| Ra's al-Sha'rā' | Rien | Cap |
| Tripoli | <i>marsā</i> | Mouillage sûr et bon, abrité contre presque tous les vents. Arsenal (<i>dār al-ṣinā'a</i>) pour la construction des navires. Ville fortifiée. |
| Jabal Qanṭabīr | amer | lieu redouté de ceux qui sont en mer |
| Uqaybilāt (lac) | Rien | On y pénètre en suivant un passage que les eaux ont ouvert dans le sable |
| Qaṣr al-Darak | Rien | La mer est toujours dormante |
| Port des Andalous | <i>marsā</i> | Aucun |

TABLEAU 4 Ports et mouillages fatimides d'Alexandrie à Ténès d'après al-Bakrī^a (suite)

| Nom du port | Type de port | Intérêts mentionnés |
|---------------|----------------------------|--|
| île de Jerba | Rien | Passage entre l'île et le continent. L'île marque l'extrémité orientale des écueils. Ces écueils s'étendent sur 50 milles. Sur l'écueil, en mer se trouve une construction antique nommée « la maison de l'écueil » |
| Gabes | <i>marfā'</i> | Grande ville à 3 milles de la mer. Elle est entourée d'une muraille en grosses pierres. Les environs sont arrosés par des ruisseaux qui sont issus d'une source qui se jette dans la mer. Un haut minaret ou phare guide les chameliers. Son mouillage (<i>marfā'</i>) est très fréquenté par des navires qui viennent de partout. |
| Qaṣr al-Rūm | Rien | La mer y est toujours paisible |
| Al-Jurf | Rien | Falaise |
| Ra's al-Ramla | Rien | Cap |
| Sfax | <i>maḥaṭṭ</i> ^b | Ville au bord de la mer. Muraille en pierres et en terre. Elle a des forts et des ribats au bord de la mer. Le plus célèbre est le <i>maḥris butuḡya</i> qui a une haute tour. Station très fréquentée par les navires. À marée basse les navires sont sur la vase et lorsque la marée monte ils se remettent à flot. |
| îles Kerkenna | Rien | Grande île où l'on trouve 7 citernes. En mer en face de Sfax se trouve l'île de Kerkenna qui est au centre de la zone des écueils, à 10 milles de Sfax. En face, au début de la zone des écueils il y a la « maison de l'écueil » qui est à environ 40 milles du continent. Les marins arrivant d'Alexandrie, de Syrie et de Barqa essayent de reconnaître le centre de ce bâtiment, ils en font le tour et ils entrent alors dans des parages qu'ils connaissent très bien. Mer toujours calme. |

TABLEAU 4 Ports et mouillages fatimides d'Alexandrie à Ténès d'après al-Bakrī^a (suite)

| Nom du port | Type de port | Intérêts mentionnés |
|--------------------------|--------------------------------------|---|
| Al-Zarqa | Rien | 2 îles sous-marines |
| Ra's al-Jisr | Rien | Cap. Se trouvent à l'entrée de la zone des écueils. |
| Qabūdiyya | <i>marsā</i> | Formé de plusieurs châteaux |
| Sallacta | <i>marsā</i> | Fort protège le mouillage |
| Mahdia | <i>marsā</i> <i>dār al-ṣinā'a</i> | Entourée par la mer sauf à l'ouest ^c . Nombreuses citernes. Le port est creusé dans le rocher, fermé par une chaîne et il peut contenir 30 navires. L'arsenal, localisé à l'est du palais de 'Ubayd Allāh peut contenir plus de 200 navires ^d . Il a 2 galeries voûtées, grandes et longues qui permettent de protéger les agrès et les approvisionnements de la marine. |
| Qaṣr al-qaryatayn | <i>marsā</i> | 2 grandes îles au large |
| Mallāḥat Lamta | Rien | Aucun |
| Monastir | <i>marsā</i> | Maḥris le plus grand d'Ifrīqiyya |
| Khafāniṣ | <i>marsā</i> | Grand ribat. Les navires peuvent y hiverner. |
| Sousse | <i>marsā</i> <i>dār al-ṣinā'a</i> | Ville entourée par la mer de trois côtés. Muraille de pierres très solide. Phare dans l'angle sud-ouest de la ville. Les navires entrent et sortent du port par la porte de l'arsenal qui est très grande. Dans la ville se trouve le <i>maḥris al-ribat</i> . En dehors de la ville se trouve un très grand temple qui est visible de très loin par les marins. |
| Qaṣr b. 'Umar al-Aghlabī | <i>marsā</i> | Aucun |
| Hergla | <i>marsā</i> | Aucun |
| Rayḥān | <i>marsā</i> | Ville |
| Marsā al-Madfūn | <i>marsā</i> | Mer toujours mauvaise |
| Iqlibiyya | <i>marsā</i> | Ville |
| Jūn al-Mallāḥa | Rien | Golfe |
| Ra's Addar | Rien | Montagne |
| Marsā Būna (cap Bon) | <i>marsā</i> | Fait face à 2 îles, le grand et le petit Jamār |
| Jūn al-Nakhla | Rien | Golfe |

TABLEAU 4 Ports et mouillages fatimides d'Alexandrie à Ténès d'après al-Bakrī^a (suite)

| Nom du port | Type de port | Intérêts mentionnés |
|----------------------|--------------|--|
| Ribāṭ al-Hamma | Rien | <i>Ribāṭ</i> |
| Radès | <i>marsā</i> | Grand port. Port de Tunis. Arsenal. Au nord de la passe, se trouve une clôture et au sud un château. Une chaîne est tendue entre les deux murailles. Le port se trouve à l'orient de Tunis. L'eau des puits est très abondante. La mosquée domine la mer et permet d'observer le va-et-vient des navires |
| Qaṣr al-Amīr | <i>marsā</i> | Fort |
| Qaṣr al-Hajjamayn | <i>marsā</i> | <i>Ribāṭ</i> |
| Qaṣr Abī Sakr | Rien | <i>Ribāṭ</i> . Fait face à l'île d'al-Kurrat |
| Marsā al-thaniyya | <i>marsā</i> | Aucun |
| Marsā ra's al-jabal | <i>marsā</i> | Cap. Bon hivernage |
| Bizerte/Marsā al-Rūm | <i>marsā</i> | Marsā al-Rūm sert de port à Bizerte |
| Marsā b. Abī khalifa | <i>marsā</i> | Fait face à l'île des deux frères |
| Marsā Qartājanna | <i>marsā</i> | Château et <i>ribāṭ</i> nommé Burj Abī Sulaymān. Eau douce |
| Tabarqa | <i>marsā</i> | Rivière profonde qui peut accueillir les plus gros navires |
| Marsā al-Kharaz | <i>marsā</i> | Ville. On y fabrique des navires qui partent attaquer les régions chrétiennes. Beaucoup de corsaires. Puits avec de l'eau mauvaise |
| Bône | <i>marsā</i> | Ville près de la mer. Un puits est taillé dans le roc. Les galères en partent pour attaquer les territoires chrétiens. |
| Marsā Maniyya | <i>marsā</i> | Port protégé près de Bône |
| Marsā al-kharūba | <i>marsā</i> | Aucun |
| Marsā Ibn al-Albīrī | <i>marsā</i> | Aucun |
| Ra's al-Ḥamrā' | Rien | Cap |
| Marsā Tukūsh | <i>marsā</i> | Port bien abrité |
| île de Ghamr | Rien | Aucun |
| Marsā al-Rūm | <i>marsā</i> | Bon hivernage |
| Istūra | <i>marsā</i> | Port de Tagigda |

TABLEAU 4 Ports et mouillages fatimides d'Alexandrie à Ténès d'après al-Bakrī^a (suite)

| Nom du port | Type de port | Intérêts mentionnés |
|---------------------|--------------------|---|
| Marsā al-Qall | <i>marsā</i> | Aucun |
| Marsā al-Shajara | <i>marsā</i> | Aucun |
| Marsā al-kharrāṭīn | <i>marsā</i> | Aucun |
| Marsā al-Zaytūna | <i>marsā</i> | Montagne |
| Jījal | <i>marsā</i> | Montagne |
| îles d'al-Āfiyya | Rien | île depuis laquelle on se dirige vers le port de Jījal |
| Sbība | <i>marsā</i> | Port dominé par les montagnes des Kutāma |
| Bougie | <i>marsā</i> | Port de Qala'at Abī Tawil. Grand fleuve qui accueille les navires chargés. Port sûr qui offre un bon hivernage. Dominé par une montagne |
| île de Juba | Rien | Aucun |
| Marsā al-Dajjāj | <i>marsā</i> | Port peu sûr qui ne doit être fréquenté qu'en été |
| Alger | <i>marsā</i> | Mouillage très sûr entre l'île et le continent. Près du port se trouve une source. |
| Marsā Janabiyya | <i>marsā</i> | Ruisseau et présence d'une île |
| Marsā Dubbān | <i>marsā</i> | Aucun |
| Anf al-Qanātir | Rien | Cap avec présence colonnes antiques |
| Marsā Hūr | <i>marsā</i> | Aucun |
| Al-Baṭāl | <i>marsā</i> | Mouillage de la montagne Shanawa. Bon mouillage abrité du côté de l'Occident. Eau en petite quantité |
| Cherchel | <i>marsā/mīnā'</i> | Rade abritée à l'est et à l'ouest, mais le port (<i>mīnā'</i>) est comblé |
| Marsā jazīrat Waqūr | <i>marsā</i> | Petite rivière |
| Ténès | <i>marsā</i> | Abrité contre les vents d'est et d'ouest. Eau douce abondante |

a Bakrī, *Masālik*, II, p. 755-761.

b Terme qui signifie station ou lieu où l'on dépose les charges.

c L'auteur confond ici l'est et l'ouest.

d L'arsenal était plus vraisemblablement situé au sud du palais du premier calife fatimide.

Plusieurs ouvrages médiévaux correspondant à la période fatimide fournissent des informations sur les sites portuaires et les mouillages le long des côtes fatimides. Les géographes classiques tels Ibn Ḥawqal et al-Muqaddasī pour la fin du x^e siècle, mais aussi al-Bakrī pour le siècle suivant auquel on peut ajouter l'auteur anonyme du *Kitāb gharā'ib al-funūn*, seul ouvrage de cette nature rédigé pour les Fatimides au début du xi^e siècle et, bien entendu, al-Idrīsī au xii^e siècle, sont d'un apport essentiel. Quelques-uns fournissent des itinéraires maritimes ou des légendes cartographiques qui concernent les littoraux ayant été à un moment ou à un autre sous le contrôle des Fatimides. Dans son évocation de la route maritime qui reliait Mahdia à Alexandrie, le géographe al-Bakrī signale pas moins de quatorze étapes possibles entre Mahdia et Tripoli de Libye, et trente et une entre cette dernière cité et Alexandrie⁴⁶. Beaucoup plus concise, la carte de la Méditerranée du *Kitāb gharā'ib al-funūn* ne mentionne quant à elle que sept ports entre Mahdia et Alexandrie. La multiplication des sites de mouillage entre l'Égypte et le Maghreb ne signifiait pas que les navires s'arrêtaient partout. Seuls les ports les plus importants représentaient de véritables étapes, les autres ne constituaient que des sites secondaires nécessaires pour assurer une navigation sûre en cas d'avarie ou de gros temps. Dans une lettre adressée à Nahray b. Nissīm, grand marchand de Fustāt des années 1040 aux années 1090, par un de ses émissaires d'Alexandrie, ce dernier évoque la présence à Tobrouk de quatorze navires arrivant de l'ouest. Parmi eux, quatre navires siciliens se trouvaient à Shaqqat al-Wa'r, sept autres au Ra's al-Tīn et un navire qui transportait de l'huile avait été bloqué à Baṇḍariyya sur la côte de Cyrénaïque⁴⁷. La lettre, confirmée par d'autres documents, laisse supposer que les navires attendaient un vent plus favorable pour reprendre la mer. L'étude des documents de la Geniza met en évidence que l'arrêt dans un de ces havres intermédiaires constituait le plus souvent un accident de parcours. Les navires de commerce préféraient les grands trajets au cabotage qui prenait trop de temps et qui multipliait les dangers lorsqu'il s'agissait de rentrer ou de sortir d'un port ou d'un mouillage⁴⁸. Cette pratique pourrait expliquer la différence entre l'ouvrage d'al-Bakrī et la carte du *Kitāb gharā'ib al-funūn* qui pourrait avoir été réalisée à partir d'une documentation militaire et ne fournirait dans ce cas que les sites les plus adaptés à l'accueil d'une flotte⁴⁹.

46 Bakrī, *Masālik*, II, p. 755-761.

47 TS 13 J 15, f. 9, recto, l. 7-10, éd. Gil, *Malkhūt*, III, doc. 545, p. 815.

48 Goitein, *Mediterranean Society*, I, p. 211-213, 318-319.

49 C'est l'hypothèse de Yossef Rapoport. Cf. Rapoport, « Reflections of Fatimid Power », p. 187. Rapoport, « The view from the south », p. 185, 193. Sans rejeter complètement cette hypothèse nous pensons que la consultation de cette documentation n'était pas nécessaire pour obtenir les renseignements signalés.

Il faut néanmoins préciser que certaines approximations contenues dans cette légende font douter de l'origine militaire des informations qui, selon nous, procèdent davantage d'un abrégé plus ou moins bien compris de récits géographiques antérieurs et, peut-être, de témoignages de marins ou de voyageurs, que d'un quelconque accès aux archives de la marine fatimide. L'attention portée dans la légende de cette carte aux dimensions des sites de mouillage, aux fortifications ou à la présence d'eau douce et même aux vents est bien réelle. Elle témoigne sans doute de la volonté de l'auteur, et donc des commanditaires, de présenter rapidement ces informations à des lecteurs confortablement installés dans des cabinets et qui ne devaient posséder qu'une connaissance superficielle des sites maritimes évoqués. Cet ouvrage, avec ses cartes et ses plans, constituait un véritable outil de propagande visant à montrer la puissance maritime fatimide qui disposait, selon ce document, d'atouts indéniables. Pour autant, il est difficile de croire que les légendes accompagnant les cartes, et notamment de celle de la Méditerranée, doivent être prises pour argent comptant et reflète une réalité géographique ou maritime. Pour le dire autrement, si un marin de cette époque eut un jour cet ouvrage entre les mains, il ne put qu'être étonné des libertés prises par l'auteur dans la description de certains sites. Ce texte ne représente qu'une sorte de trompe-l'œil, car les informations que l'on y trouve sur les sites portuaires ne diffèrent guère de celles qui existent déjà dans les ouvrages de géographie précédant la rédaction de cette œuvre rédigée dans les années 1020 ou 1030. Le récit que propose al-Bakrī pour le port de Tripoli constitue à ce titre un exemple assez confondant lorsqu'on le compare à ce que dit la légende de la carte pour la même cité. Il est bien connu qu'al-Bakrī n'a guère quitté son bureau et que ses propos concernant l'Ifrīqiyya sont largement copiés du géographe Muḥammad b. Yūsuf al-Warrāq (m. v. 974) donc un auteur antérieur à la date de rédaction supposée du *Kitāb gharā'ib al-funūn* ou de récits de voyageurs de son temps. Al-Warrāq, si les propos sur Tripoli sont bien de lui, raconte en substance que cette dernière est une ville sise au bord de la mer dont la muraille est solidement construite en pierres de taille (*'alā madīnat Aṭrābulus sūr ṣakhr jalīl al-binyān 'alā shāṭi' al-baḥr*)⁵⁰. Après un chapitre consacré à la construction de la mosquée, il ajoute « son port est protégé de la plupart des vents (*marsā-hā ma'mūn min akthar al-riyāḥ*) », assertion d'ailleurs réfutée par Ibn Ḥawqal⁵¹. En ne sélectionnant dans ce récit que les informations qui offrent un intérêt maritime, on obtient ainsi un texte qui ressemble tout à fait à celui que l'on trouve dans la légende de la carte du *Kitāb gharā'ib al-funūn*. Il est d'ailleurs étrange qu'à propos de ce même port,

50 Bakrī, *Masālik*, II, p. 653.

51 Ibn Ḥawqal, *Sūrat al-arḍ*, éd. p. 69-70, tr. I, p. 65-66.

cet ouvrage ne se fende seulement que d'un très laconique « port de Tripoli de Kairouan (*mīnā' Tarābulus al-Qayrawān*) »⁵². On remarque que l'auteur de la carte n'apporte aucune information d'ordre maritime qui pourrait laisser croire qu'il puise ses informations dans les dossiers de la marine fatimide, en tout cas pas pour la côte de l'Afrique du Nord. Il semble même moins bien informé que d'autres géographes même si dans quelques cas il fournit des informations qui n'apparaissent pas ailleurs. Ainsi entre Tripoli et Syrte, un site de mouillage non répertorié par ailleurs, aurait pu accueillir deux cent navires, une capacité d'accueil qui l'aurait classé parmi les plus importants mouillages de la côte maghrébine, mais qui laisse cependant sceptique⁵³. Les géographes attestent que de nombreux navires mouillaient dans le port de Barqa, ville qui se situait pourtant à quelque six milles de la mer et qui correspond approximativement à la cité d'al-Marj aujourd'hui⁵⁴. Il est généralement admis que c'est l'antique Ptolémaïs, la Ṭulmaytha des textes arabes, aujourd'hui al-Dirsiyya, qui servit de port principal à Barqa. L'auteur du *Kitāb Gharā'ib al-funūn* rapporte que le port (*mīnā'*), pouvait accueillir cent navires⁵⁵. Le terme *mīnā'* n'est pas anodin, il désigne généralement un type de port très particulier, construit et fermé par une chaîne⁵⁶. Aucun autre document n'utilise ce vocable à propos de Barqa et la capacité d'accueil mentionnée en fait encore une fois un des principaux havres de la côte entre Alexandrie et Tunis. Il faut toutefois prendre avec précaution les diverses données sur Barqa évoquées dans la légende de cette carte, car l'auteur ajoute que ce port se trouvait seulement à un jour de mer d'Alexandrie, distance très inférieure à la réalité. Le port de Tripoli de Libye était le plus connu et il abrita la flotte fatimide plusieurs mois au moment de la conquête de l'Égypte par Jawhar⁵⁷. En Ifrīqiyya, la principale base navale des Fatimides demeurait toutefois Mahdia (cf. figure 4), fondée entre 916 et 921 par al-Mahdī, le premier calife de la dynastie⁵⁸. La ville se trouvait sur une presqu'île orientée à l'est. Elle comptait un port intérieur, bien abrité dont les capacités étaient toutefois limitées. Il existait un autre port qui pouvait quant à lui accueillir davantage de navires puisque les textes parlent, non sans exagération, de deux

52 *Kitāb gharā'ib al-funūn*, fol. 30b-31, notice 113, p. 150.

53 Il s'agit du site dont le nom, tronqué, commence par Ḥda[...]. Cf. *Kitāb gharā'ib al-funūn*, fol. 30b-31a, notice 111, p. 150.

54 Ya'qūbī, *Buldān*, éd. 343 ; tr. 202. Al-Marj se situe à 17 kilomètres de la mer.

55 *Kitāb gharā'ib al-funūn*, fol. 30b-31, notice 108, p. 150.

56 Pour une description de ce type de port en Palestine voir Naṣīr-ī Khusraw, *Sefer Nameh*, p. 20. Sur les ports construits voir Picard, « Le port "construit" sur les littoraux du monde musulman méditerranéen et atlantique (VIII^e-XV^e siècles), d'après les sources arabes », p. 213-224.

57 Jawdhari, *Sīrat Jawdhar*, éd. p. 132, tr. p. 128. Maqrīzī, *Muqaffā*, III, p. 244.

58 Ibn al-Athīr, *Kāmil*, VIII, p. 94. Maqrīzī, *Iṭti'āz*, I, p. 70. Ibn al-Dawādārī, *Kanz*, VI, p. 108.

cents bateaux⁵⁹. Sous le calife al-Mu'izz, la ville devint la principale base navale de l'Ifrīqiyya et elle fut apparemment dotée d'un deuxième arsenal⁶⁰. La localisation de cet arsenal a fait couler beaucoup d'encre et n'est toujours pas fixée avec certitude. À une soixantaine de kilomètres au nord de Mahdia, Sousse était célèbre pour son ribat (*ribāt*) et pour son port qui se trouvait aussi à l'intérieur des murailles de la ville (cf. figure 6). Le bassin intérieur pouvait donc abriter des navires de guerre et la dynastie aghlabide s'en était servie comme base navale. Les Fatimides paraissent l'avoir quelque peu délaissé avant de le réinvestir à la fin des années 960. Alors que les préparatifs navals s'accéléraient à Mahdia, dont les capacités d'accueil atteignaient leur maximum, Sousse est mentionnée comme base navale d'appoint par le cadī al-Nu'mān⁶¹. Enfin, au sud de Sousse, le petit port de Lamṭa (ant. Leptis Minor) servit peut-être de base navale durant les premières années de la dynastie fatimide au Maghreb. En 914-915, une flotte fatimide s'y trouvait au mouillage et la cité constituait une des bases de départ vers la Sicile à l'époque aghlabide⁶². Après la fondation de Mahdia, aucun navire fatimide n'est en tout cas signalé au mouillage dans ce site portuaire, pas davantage qu'à Monastir.

Sur le littoral septentrional de l'Ifrīqiyya, les sites portuaires sont très nombreux, mais peu d'entre eux paraissent avoir été utilisés par la marine fatimide. Tunis, premier arsenal créé par les musulmans dans la région après la conquête du VIII^e siècle, fut relégué en seconde position après la création de Mahdia⁶³. L'utilisation de Tunis comme base navale se maintint de manière ponctuelle au moins jusqu'au début du règne d'al-Manṣūr (r. 946-953), mais elle n'apparaît ensuite plus durant tout le règne du troisième calife et surtout de son fils al-Mu'izz. Au-delà de Tunis, à l'ouest, se trouvaient plusieurs ports et mouillages fréquentés au moins par les navires marchands. Les géographes citent ainsi Ṭabarqa, où les commerçants d'al-Andalus venaient nombreux et dans lequel le mouillage se faisait dans une rivière, puis le port de Marsā al-Kharaz (La Calle) surtout célèbre pour son corail de qualité et l'intense activité de pêche qui y régnait⁶⁴. Plus loin encore Bône, Bougie et bien sûr Alger étaient considérés comme des ports assez sûrs, mais dans lesquels aucun texte n'indique que la flotte fatimide demeura⁶⁵. Entre Alger et Bougie, Marsā al-Dajāj

59 Selon Muḥammad b. Yūsuf al-Warrāq (m. 973-974) recopié par al-Bakrī. Cf. Bakrī, *Masālik*, II, p. 683.

60 Nu'mān, *Majālis*, p. 530.

61 Bakrī, *Masālik*, II, p. 688-689. Nu'mān, *Majālis*, p. 530.

62 Ibn 'Idhārī, *Bayān*, I, p. 149, 171.

63 Bakrī, *Masālik*, II, p. 695.

64 Ibn Ḥawqal, *Ṣūrat al-arḍ*, éd. p. 74, tr. I, p. 70. Bakrī, *Masālik*, II, p. 717-718.

65 Bakrī, *Masālik*, II, p. 757.

ne pouvait accueillir des navires qu'en été. C'est là que des bâtiments fatimides abordèrent afin de décharger le matériel militaire nécessaire pour assiéger la forteresse de Kiyāna où se retranchait le rebelle Abū Yazid⁶⁶. Enfin, lors de l'opération navale qui mena la flotte fatimide à Almería en juin 955, al-Rushāṭī rapporte que la flotte fatimide longea la côte maghrébine jusqu'à Ténès dont le port (*marsā madīnat Tīnis*) était protégé des vents d'est et d'ouest et où se trouvait une source, puis coupa en direction d'al-Andalus⁶⁷.

En Sicile, ce fut Palerme qui devint la base navale majeure de la dynastie. Un arsenal (*dār al-ṣīnā'ā*) fut établi dans la citadelle d'al-Khālīṣa construite dans les faubourgs de Palerme dans les années 930⁶⁸. Sous al-Mu'izz, l'arsenal maritime d'al-Khālīṣa constituait l'étape obligatoire des flottes fatimides qui cinglaient vers la péninsule italienne (cf. figures 14 et 15). De l'eau douce et des provisions abondantes pouvaient en effet y être chargées avant de lancer un raid vers la péninsule ou vers la Sardaigne et la Corse. S'il existait bien évidemment d'autres sites portuaires répartis tout autour de l'île, peu d'entre eux servirent comme lieu de relâche pour les flottes fatimides. Au sud de la Sicile, le site qui fut peut-être le plus utilisé par les flottes ifriqiyennes fut le port de Mazara qui accueillit des flottes fatimides durant la période de mise en place du pouvoir fatimide sur l'île⁶⁹. Al-Idrīsī précise que Mazara servait de port d'hivernage pour les navires⁷⁰. Ce même auteur, qui écrivait à une période durant laquelle l'île était sous tutelle normande, fournit des informations intéressantes sur d'autres sites portuaires. Ainsi, sur la côte septentrionale, le port de Cefalù est qualifié de bon. À l'ouest de ce dernier port le Val Demone, le *Damanash* des sources arabes et qui constituait une zone de résistance chrétienne à la présence musulmane. Les ports de cette zone n'étaient donc pas sous le contrôle des troupes fatimides durant la période de domination de ces derniers. Ainsi, malgré la présence d'un chantier naval à Sant Marco (*Shant Mārku*) (*tunshā' bi-hā al-marākib*) rien n'indique que la flotte fatimide y séjournât. À l'extrémité orientale de l'île, Messine ne semble avoir été une base navale fatimide que très occasionnelle en dépit de sa proximité avec la Calabre et des qualités de son port qui pouvait accueillir de gros bâtiments⁷¹. Ce port n'apparaît qu'à une seule reprise comme site d'hivernage de la flotte entre deux campagnes menées par

66 Ibn Ḥammād, *Histoire des rois 'Obaïdites*, éd. p. 32, tr. p. 52. Idrīs, *Uyūn*, v, p. 280.

67 Ibn Ḥawqal, *Ṣūrat al-arḍ*, éd. p. 75-77, tr. 1, p. 72-73. Bakrī, *Masālik*, 11, p. 756. Rushāṭī, *Iqtibās al-anwār*, p. 59-60. Idrīs, *Uyūn*, vi, p. 61. Lirola-Delgado, *Poder naval*, p. 187-190.

68 Ibn Ḥawqal, *Ṣūrat al-arḍ*, éd. p. 118, tr. 1, p. 118.

69 Ibn al-Athīr, *Kāmil*, v111, p. 471-473.

70 Idrīsī, *Nuzhat*, éd. 11, p. 600-601, tr. p. 318.

71 Idrīsī, *Nuzhat*, éd. 11, p. 595, tr. p. 312-313.

Ḥasan b. al-Kalbī sur la Calabre entre 950 et 951⁷². Comme la plupart des ports de la côte orientale de la Sicile, Messine ne demeura que très superficiellement sous le contrôle fatimide. Manuel Phokas s'y installa d'ailleurs en 964 sans que les textes ne mentionnent la moindre résistance musulmane⁷³. La cité ne fut prise par les Kalbides qu'en mai 976 dans le contexte d'une grande offensive vers la Calabre⁷⁴. Plus au sud, la région qualifiée de Val di Noto resta elle aussi très largement sous influence chrétienne. Les ports qui bordaient cette région étaient théoriquement sous administration musulmane, mais rien n'indique qu'ils servirent aux escadres fatimides. Syracuse et ses deux ports (*marsayān*), en dépit de l'avantage stratégique considérable qu'ils auraient pu octroyer à la flotte fatimide, ne devinrent jamais des sites de mouillage pour les flottes maghrébines⁷⁵. La cité avait pourtant été prise par les Aghlabides en 878. À partir de cette époque, les émirs d'Ifrīqiyya l'utilisèrent comme base de départ de leurs expéditions vers les dernières forteresses chrétiennes de l'intérieur. Surtout, la maîtrise de Syracuse facilita grandement les opérations navales aghlabides vers l'Italie et notamment la mer Adriatique⁷⁶. Sous les Fatimides, alors que rien n'indique clairement que la cité repassa aux mains des chrétiens, aucun navire militaire fatimide n'y est signalé⁷⁷.

Après la conquête de l'Égypte, les flottes fatimides ne fréquentèrent plus guère les côtes ifriqiyennes et elles durent se familiariser avec de nouveaux rivages et de nouveaux ports principalement situés entre Alexandrie et Tripoli du Liban (*Ṭarābulus al-Shām*). Au-delà de cette dernière cité, vers le nord, commençaient les territoires qui avaient été repris aux musulmans par les Byzantins durant la décennie 960. Entre le x^e et le xii^e siècle, les documents font ainsi référence à une vingtaine de ports ou de mouillages qui ponctuaient les littoraux

72 La *Chronique de Cambridge* indique que Ḥasan laissa les navires à Messine (*taraka al-marākib fī Massīna*) tandis que lui semble avoir regagné ses quartiers palermitains pour hiverner avant de repasser à l'attaque. Cf. *Chronique de Cambridge*, éd. Vasiliev, *Byzance et les Arabes*, II/2, p. 174. Ibn al-Athīr, *Kāmil*, VIII, p. 494.

73 Ibn al-Athīr, *Kāmil*, VIII, p. 556. Prigent, « La politique sicilienne de Romain I^{er} Lécapène », p. 65.

74 Ibn al-Athīr, *Kāmil*, VIII, p. 666-667.

75 Idrīsī, *Nuzhat*, éd. II p. 597, tr. p. 315.

76 Talbi, *L'émirat aghlabide*, II, p. 485-489.

77 S'appuyant sur la Vie de Syméon le Reclus de la Porte de Trèves qui serait né à Syracuse vers 970-980 d'un père qualifié de soldat grec, Vivien Prigent émet l'hypothèse d'une récupération byzantine de la cité, peut-être dans les années 970, et pour quelques années seulement. En dépit de l'absence de mention du côté des sources arabes, cette non-utilisation de Syracuse comme base navale fatimide pourrait là aussi indiquer que le pouvoir fatimide n'y était pas si assuré que cela. Cf. Prigent, « La politique sicilienne de Romain I^{er} Lécapène », p. 65.

égyptiens et syro-palestiniens (cf. figure 18). La carte de la Méditerranée produite ou reproduite d'après l'original par le copiste du *Kitāb gharā'ib al-funūn* signale vingt-sept ports et mouillages possibles entre Alexandrie et Tripoli (cf. tableau 2)⁷⁸. Les littoraux syro-palestiniens comptaient suffisamment de havres pour abriter les navires qui arrivaient d'Égypte. Au XI^e siècle, compte tenu du nombre de bâtiments composant les escadres égyptiennes, la taille des ports ne constituait pas encore la préoccupation première des hommes à la tête des flottes lorsqu'elles quittaient l'Égypte vers le Bilād al-Shām. Au XII^e siècle, les choses évoluèrent. Un port comme Acre, considéré comme inégalable au début du XI^e siècle, ne pouvait semble-t-il pas ou plus accueillir les navires de fort tonnage au siècle suivant⁷⁹. Il ne s'agissait pas tant d'un problème lié aux dimensions du port que de la profondeur d'eau à l'intérieur du bassin fortifié qui avait en effet tendance à s'ensabler du fait de son ouverture au sud. Une telle orientation favorisait l'accumulation de limon charrié depuis le delta du Nil par le courant qui longeait la côte syro-palestinienne (cf. figure 12). Le problème était accentué par la présence d'un ruisseau qui se jetait aussi dans le port et qui charriait du sable. Afin d'éviter de s'échouer, les plus gros bâtiments devaient donc mouiller dans la baie où ils se trouvaient alors exposés aux dangereux coups de vent du sud (cf. figure 11)⁸⁰. En outre, il est évident qu'au XII^e siècle, l'accroissement du nombre d'unités composant les flottes fatimides en expédition et l'augmentation de la dimension des bâtiments de guerre posèrent des problèmes de plus en plus difficiles à résoudre pour les villes portuaires fatimides syro-palestiniennes. John H. Pryor et Elizabeth M. Jeffreys estiment qu'une flotte de cent bâtiments nécessitait pas moins de trois kilomètres de littoral pour être mise au mouillage dans de bonnes conditions. Selon eux, les vaisseaux ne pouvaient être placés bord à bord sous peine d'être endommagés. Une fois l'ancre jetée, il fallait que les navires puissent tourner autour du point d'ancrage sans risquer de percuter une autre embarcation. Cela formait alors un diamètre d'environ 80 mètres, un peu moins si, une deuxième ancre était arrimée⁸¹. Il faut toutefois souligner que d'une part, rien n'empêche de penser que les navires étaient protégés des chocs des coques par des équipements qui n'ont par survécu comme des bottes de paille ou autre. D'autre part, et ce détail a son importance, les différentes épaves correspondant à la période médiévale, et fatimide en particulier, retrouvées à ce jour, c'est-à-dire l'épave byzantine de

78 *Kitāb gharā'ib al-funūn*, fol. 30b-31a, p. 150-151.

79 *Kitāb gharā'ib al-funūn*, fol. 30b-31a, notice 95, p. 151. Ibn Jubayr, *Rihla*, éd. p. 303, tr. p. 327-328.

80 Gerthwagen, « The Crusader port of Acre : layout and problems of maintenance », p. 570-577.

81 Pryor, Jeffreys, *Dromon*, p. 373-376.

Yassi Ada, antérieure à notre période puisque datée de 626, mais plus encore celle de Serçe Limani, ainsi que celle retrouvée devant Césarée, étaient toutes équipées de quatre ancres. Si ces ancres étaient immergées en même temps, cela réduisait de beaucoup la dérive des navires, donc le taille du littoral nécessaire, et permettait peut-être de rapprocher les bateaux les uns des autres⁸².

Si les dimensions du port jouèrent sans doute un rôle croissant, la présence d'eau douce ainsi que l'abri qu'offrait tel ou tel port par rapport aux coups de vent constituaient aussi les critères du choix des escales par les commandants et amiraux des flottes égyptiennes. Ces derniers disposaient-ils, à leurs bords, de manuels de navigation, comme en mer Rouge ou s'appuyaient-ils sur leur seule expérience ? Il est difficile de répondre avec précisions à cette question. Certains ouvrages de géographie et la carte de la Méditerranée tirée du *Kitāb gharā'ib al-funūn* indiquent l'aptitude des ports à protéger les navires de tel ou tel vent, leurs capacités de mouillage ou le système défensif. Ainsi, Mīmāsh (ou Mīmās), le port de Gaza, protégeait surtout du vent du sud (*al-nūṭus* i.e. *notos*) comme celui de Tripoli, alors que le site de Jaffa protégeait essentiellement du vent du nord (*al-buriyās* i.e. *boreas*). Tinnīs en Égypte, ou bien Césarée et Tyr offraient une protection contre tous les vents (*jamī' al-riyāh*)⁸³. Les cités portuaires égyptiennes, Alexandrie à l'ouest du delta, Damiette et Tinnīs à l'est, offraient toutes les facilités qu'une flotte pouvait souhaiter ; une capacité d'accueil suffisante, de l'eau douce en abondance grâce au Nil et un abri contre le vent qui, au moment de la saison de la navigation- entre le milieu du mois de mars et le milieu du mois de novembre- souffle surtout du nord-ouest évoluant vers le nord-est au fur et à mesure de la saison. Cela rendait parfois périlleuses les manœuvres d'entrée et de sortie des ports, notamment à Alexandrie⁸⁴. Grâce au Nil, aux aqueducs et aux citernes, cette dernière pouvait fournir de l'eau à un grand nombre d'embarcations⁸⁵. À une cinquantaine de kilomètres à l'est d'Alexandrie, Rosette (*Rashīd*), à l'intérieur d'un bras du Nil (cf. figure 13), pouvait certes accueillir des navires, mais aucun texte n'indique qu'une flotte fatimide y séjournât jamais⁸⁶. À l'est du delta, à respectivement trois et quatre

82 Sur les ancres des épaves de Serçe Limani voir Bass et *alii*, Sur celle de Yassi Ada, cf. www.samlow.com/YassiAdaByzantineShipwreck.html (consultée le 24 juillet 2017). Pour une photographie d'une des ancres de l'épave fatimide de Césarée, voir Kool, Baydoun, Sharvit, « The Fatimid Gold Treasure From Caesarea maritima harbour », p. 132.

83 *Kitāb gharā'ib al-funūn*, fol. 30b-31a, notice 101, p. 150.

84 Sur ce thème, les lettres de la Geniza offrent de nombreux témoignages des naufrages qui se produisaient juste avant d'entrer ou de sortir du port d'Alexandrie. Cf. Goitein, *Mediterranean Society*, 1, p. 318-319.

85 Muqaddasī, *Aqālīm*, p. 197.

86 Ya'qūbī, *Buldān*, éd. p. 338, tr. p. 194. Ibn Ḥawqal, *Ṣūrat al-arḍ*, éd. p. 136-137, tr. I, p. 135.

jours de navigation d'Alexandrie, se trouvaient Damiette (*Dimyāt*) et Tinnîs (*Tinnîs*) qui servirent parfois de havres aux bâtiments de la flotte fatimide. Damiette se situait à l'intérieur d'une des branches du Nil, alors que Tinnîs se trouvait sur un site insulaire placé à trois milles de la mer, dans la partie orientale du lac de Tinnîs (*buḥayrat Tinnîs*), l'actuel lac Manzala (cf. figures 7 et 13)⁸⁷. Les deux cités étaient bien pourvues en eau douce, même si Muqaddasī signale que l'eau était plus abondante à Damiette qu'à Tinnîs où il fallait remplir des citernes au moment de la crue du Nil⁸⁸. Vers 1048, Nāṣir-ī Khusraw indiquait que mille embarcations se trouvaient au mouillage près de Tinnîs. Aussi exagéré soit-il, ce chiffre doit malgré tout être considéré comme une manière de dire qu'il y avait de la place pour un grand nombre de navires, lesquels pouvaient mouiller dans le lac même. La ville aurait par ailleurs été dotée de deux ports fermés, sans doute réservés aux bâtiments officiels, aux plus gros des navires marchands et, peut-être, à ceux qui payaient un droit de garde (cf. figure 22)⁸⁹. Au-delà de Tinnîs, vers l'est, la cité d'al-Faramā, l'antique Péluse, se trouvait légèrement à l'intérieur des terres et ne constituait plus, au temps des Fatimides, qu'un mouillage exposé au vent et dont l'eau était saumâtre⁹⁰.

En réalité, le littoral le plus stratégique pour les Fatimides était celui du Bilād al-Shām, car il se trouvait à proximité des territoires grecs et donc toujours sous la menace d'un raid ennemi. Les ports et les mouillages de cette zone étaient ainsi les plus susceptibles d'accueillir les bâtiments envoyés depuis l'Égypte. Dans les années 970-980, alors que les Byzantins menaçaient directement les côtes fatimides, les géographes arabes livrent de cette côte des descriptions représentatives des préoccupations de la fin du x^e siècle. Pour Muqaddasī, « Saïda et Beyrouth sont deux villes côtières fortifiées (*madīnatān 'alā al-sāhil ḥaṣīnatān*). Tripoli aussi, mais elle est plus importante ». Plus au sud, Tyr « est une ville fortifiée sur la mer, et même en mer. On y entre par une porte unique sur un pont unique et la mer l'entoure » (cf. figure 10)⁹¹. Ibn Ḥawqal signale enfin que « Tyr est une des meilleures forteresses au bord de la mer, florissante et ayant un sol fertile »⁹².

87 Muqaddasī, *Aqālīm*, p. 174. Nāṣir-ī Khusraw, *Sefer Nameh*, p. 49. Idrīsī, *Nuzhat*, éd. I, p. 335-336, tr. p. 234.

88 Muqaddasī, *Aqālīm*, p. 200-201.

89 Nāṣir-ī Khusraw, *Sefer Nameh*, p. 50. Ibn Bassām, *Akhbār Tinnîs*, p. 184. *Kitāb gharā'ib al-funūn*, fol. 36a, notices 7 et 8, p. 119 et carte p. 117. Miṣrī, « Madinat Tinnis fī al-ta'rīkh al-islāmī », p. 146-189.

90 Muqaddasī, *Aqālīm*, p. 195.

91 Muqaddasī, *Aqālīm*, p. 160, 162-163.

92 Ibn Ḥawqal, *Sūrat al-arḍ*, éd. p. 174, tr. I, p. 170.

L'attention portée aux fortifications n'est pas nouvelle, mais il est nécessaire de la replacer dans le contexte plus large de la Méditerranée orientale et de la confrontation entre les musulmans et les Grecs. Les descriptions du x^e siècle mettent en évidence la conception géopolitique dominante chez les musulmans. Les ports du littoral syro-palestinien étaient alors considérés comme autant de places frontières (*thughūr*, sing. *thaghr*) susceptibles de subir les assauts des flottes chrétiennes, surtout depuis que les Byzantins avaient repris le contrôle de la Crète (961), de Chypre (963), de Lataquié (968) ou encore d'Alexandrette (968)⁹³. Tripoli, Tyr et Sidon ou bien encore Acre abritèrent parfois les flottes fatimides. Cependant, Tyr et Tripoli paraissent avoir été privilégiées et constituèrent plus régulièrement que les autres cités des bases de stationnement pour les flottes qui remontaient vers le nord de la Syrie afin d'acheminer des troupes vers les espaces disputés aux Byzantins. Lors d'une expédition réalisée vers 1024 ou 1025, la flotte partit de Fustât, passa par Tinnîs puis cingla vers Tyr et, de là, poursuivit sa course vers Tripoli⁹⁴. Le trajet côtier qui semble alors se dessiner et qui reliait les ports du delta, Tinnîs ou Damiette, à Tyr puis à Tripoli représentait une sorte de route classique pour les flottes fatimides⁹⁵.

Des sources, des rivières, des aqueducs sont signalés comme alimentant en eau douce la plupart des cités portuaires du Bilād al-Shām. La richesse de leurs marchés faisait l'admiration de tous ceux qui les traversaient⁹⁶. Une ville littorale comme Ascalon, bien que puissamment fortifiée, présentait toutefois un intérêt maritime limité. Elle ne disposait d'aucune source d'eau douce pour les navires. Plus précis ou plus explicites que la légende de la carte du *Kitāb gharā'ib al-funūn*, qui évoque la présence d'eau courante à Ascalon, Muqaddasī et Guillaume de Tyr rapportent que l'eau provenait de puits creusés, mais qu'elle était saumâtre (cf. figure 12)⁹⁷. Le site même de la ville, sur un littoral sablonneux, n'offrait pas d'accès naturel et rendait difficile la mise en place de structures portuaires artificielles qu'aucun texte ne mentionne d'ailleurs. Ascalon constituait donc un simple mouillage plus qu'un véritable port. En dépit de ses médiocres qualités, la ville contribua pourtant à entretenir la présence fatimide en Palestine et à faciliter les expéditions navales égyptiennes vers le nord jusqu'à sa chute aux mains des croisés en 1153. Sur ce littoral oriental, les

93 Ibn Ḥawqal, *Ṣūrat al-arḍ*, éd. p. 182, tr. I, p. 180. Ibn Shaddād, *A'lāq al-Khaṭīra*, p. 93, 96, 98, 102.

94 Musabbihī, *Akhbār Miṣr*, p. 54. Ibn Sa'īd, *Maghrīb*, éd. Ḥasan, p. 69. Maqrīzī, *Itti'āz*, II, p. 155.

95 Lev, « Fatimid navy, Byzantium, and the Mediterranean sea, 996-1036 », p. 251.

96 Muqaddasī, *Aqālīm*, p. 174, 181. Nāṣir-ī Khusraw, *Sefer Nameh*, p. 16-21, 24-25.

97 Muqaddasī, *Aqālīm*, p. 174. Guillaume de Tyr, *Histoire*, III, p. 51-52.

différentes cités portuaires étaient plus ou moins bien protégées des coups de vent du sud. Le port d'Acre, pourtant bien fortifié, était pénalisé par son exposition au sud, particularité qu'il partageait avec Arsūf, un peu au sud. Les navires ne pouvaient se mettre à l'abri ni des vents ni des ennemis. Quand une tempête était annoncée, les plus gros bâtiments qui ne pouvaient s'abriter dans le port même du fait de l'ensablement devaient alors trouver refuge à Tyr⁹⁸. Pourtant, lorsque Tyr passa aux mains des Francs en 1124, les flottes égyptiennes durent se contenter d'Ascalon pour faire relâche.

La perte des différentes cités portuaires, notamment Tyr puis Ascalon, posa le problème de l'autonomie des flottes fatimides avec beaucoup plus d'acuité qu'auparavant. Les équipages des galères nécessitaient de grandes quantités d'eau. La reconstitution d'une trière athénienne, l'Olympias, a permis de mettre en évidence que les rameurs en action pouvaient consommer au moins un litre par heure pour ne pas se déshydrater⁹⁹. En s'appuyant sur les exemples mieux documentés que représentent les galères chrétiennes de la première croisade, John H. Pryor a établi qu'une galère de 150 hommes ne pouvait demeurer plus de cinq jours en mer sans avoir à reconstituer sa réserve d'eau douce¹⁰⁰. La route maritime classique empruntée par les Fatimides leur permettait de bénéficier du courant régulier qui longe les côtes syro-palestiniennes depuis l'Égypte. Cela facilitait quelque peu le trajet et tendait à diminuer la consommation d'eau. Le rayon d'action des galères était estimé à environ quatre cents kilomètres. Cela correspond à peu près à la distance qui séparait Damiette et Tinnîs de Tyr par la côte¹⁰¹. Ainsi, en théorie, un navire parti de l'est du delta du Nil arrivait à court d'eau dans les environs de Tyr. On retrouve là le rapport avec la ligne maritime privilégiée par les navires fatimides. On peut conclure de ces divers éléments qu'au moins autant que la qualité du port ou que sa taille, l'arrêt à Tyr était largement déterminé par l'obligation de refaire de l'eau.

Lorsque les galères fatimides quittaient Damiette ou Tinnîs, elles mettaient environ deux ou trois jours de navigation pour parvenir à Ascalon. Remplir les différents récipients, sans doute des amphores, qui se trouvaient à bord des

98 Nāşir-i Khusraw, *Sefer Nameh*, p. 19. Sur ces problèmes cf. Gertwagen, « The Crusader port of Acre : layout and problems of maintenance », p. 553-581. Gertwagen « Harbours and Port Facilities along the sea lanes of the Holy Land », p. 114.

99 Rankov, « Reconstructing the Past : the operation of the trireme reconstruction *Olympias* in the light of historical sources », p. 131-146. Selon John H. Pryor il fallait environ 1200 litres d'eau par jour pour une galère d'environ 150 rameurs. Cf. Pryor, « "Water, water everywhere, Nor any drop to drink" Water supplies for the fleets of the first Crusade », p. 26.

100 Pryor, « "Water, water everywhere, Nor any drop to drink" Water supplies for the fleets of the first Crusade », p. 25-26. Pryor, *Geography*, p. 84, 119. Pryor, Jeffreys, *Dromon*, p. 368-378.

101 Pryor, « "Water, water everywhere, Nor any drop to drink" Water supplies for the fleets of the first Crusade », p. 25.

navires, à partir de seaux plongés dans les puits de la ville, devait prendre un temps considérable, à moins de penser que des amphores de recharge étaient déjà sur place et prêtes à être embarquée, information qu'aucun texte ne confirme ou n'infirme¹⁰². Si les flottes choisissaient de faire escale à Ascalon pour refaire de l'eau, ce qui devint de plus en plus probable en dépit de la médiocrité des ressources locales, leur rayon d'action s'en trouvait rallongé de 200 à 230 kilomètres¹⁰³. Le temps passé à remplir les récipients au moment du départ ou en cours de route pourrait contribuer à expliquer, au moins partiellement, le retard des flottes égyptiennes pour arriver sur les lieux d'opération lors des croisades¹⁰⁴. La perte des différents ports, et notamment de Tyr, provoqua d'abord une contraction majeure du rayon d'action des flottes fatimides qui étaient donc limitées dans leurs mouvements vers le nord. Vers 1125 ou 1126, soit deux ans après la chute de la cité, les Fatimides lancèrent une flotte qui se composait d'au moins une vingtaine de galères (*shīnī*) accompagnées de cinquante autres bâtiments, soit soixante-quinze navires au total¹⁰⁵. Les chiffres fournis par les chroniqueurs chrétiens, bien que sujets à caution, correspondent à d'autres chiffres mentionnés par les sources arabes du XII^e siècle¹⁰⁶. Cette flotte remontant vers le nord à la recherche de cibles potentielles le long de la côte syro-palestinienne manqua d'eau aux environs de Beyrouth. Sans eau, le retour devenait impossible. Foucher de Chartres rapporte que les navires durent atterrir pour remplir leurs seaux dans les ruisseaux et les sources. Les habitants des environs, des chrétiens désormais, sonnèrent l'alerte. L'opération de remplissage fut donc interrompue avant son terme, les navires remirent à la voile vers Tripoli et, de là, voguèrent en direction de Chypre où le capitaine égyptien pensait sans doute pouvoir trouver une zone non protégée par les

102 John H. Pryor a calculé par exemple que la flotte vénitienne de 72 navires (40 galères, 28 gros chats (*gati*) et 4 gros transports des vivres) qui arriva en orient en 1122, avait besoin d'environ 82 tonnes d'eau par jour pour les équipages. Au total, il était donc nécessaire de renouveler 410 tonnes d'eau lorsque la flotte devait se réapprovisionner. Rapporté en nombre de seaux nécessaires pour remplir les quelques 2500 barils qui contenaient l'eau, cela donne 20500 seaux. Cela prenait un temps considérable à remplir. Cf. Pryor, « "Water, water everywhere, Nor any drop to drink" Water supplies for the fleets of the first Crusade », p. 27.

103 Compléter les réserves d'eau à Ascalon, soit après 3-4 jours de mer environ, permettait aux navires fatimides d'allonger d'autant le raid vers le nord. Le problème était cependant toujours de rentrer.

104 William J. Hamblin a montré qu'il fallait environ deux mois entre le début d'un siège et l'arrivée sur site des secours arrivant d'Égypte. Cf. Hamblin, « The Fatimid navy during the early crusades : 1099-1124 », p. 80.

105 Foucher de Chartres, *Histoire des croisades*, p. 267. Guillaume de Tyr, *Histoire*, II, p. 293-294.

106 Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 96.

Byzantins afin de remplir ce qui était nécessaire pour le retour en Égypte. La référence à Tripoli est étrange, car la ville était tombée depuis plusieurs années déjà aux mains des Francs. Il semble assez improbable que la flotte se soit dirigée vers le nord pour continuer des opérations alors qu'elle ne possédait plus assez d'eau. Selon nous, il faut comprendre que Tripoli constituait une sorte de point de repère pour les navires qui souhaitaient aller vers Chypre qui se trouvait juste en face en direction de l'ouest.

Les navires fatimides étaient arrivés à court d'eau dans les environs de Beyrouth, cela laisse supposer qu'ils avaient suivi la route classique des navires égyptiens. Même si les réserves d'eau permettaient aux flottes égyptiennes d'atteindre Beyrouth, lorsqu'elles en avaient encore la possibilité, elles profitaient du courant côtier et choisissaient de s'arrêter à Tyr. Après la perte de Tyr en 1124, cette possibilité n'existant plus, le ravitaillement en eau devint affaire de coup de force ou de coup de chance. Dans les deux cas, il s'agissait d'une opération plus aléatoire et risquée qui pouvait entraîner la perte de nombreux navires et de leurs équipages, ce que les Fatimides ne pouvaient se permettre. Force est de constater que même après la perte d'Ascalon, les Fatimides poursuivirent leurs opérations navales assez loin contre des cibles chrétiennes. Or, dans les textes, cette période correspond à la mention de navires spécialisés dans le transport d'eau ainsi qu'à l'évocation de flottes égyptiennes composées de bien plus de navires qu'aux périodes précédentes. Ces deux faits pourraient signifier que les Fatimides tentèrent de remédier à la perte des ports de ravitaillement en se faisant accompagner de bateaux porteurs d'eau¹⁰⁷. Cela pouvait accroître de manière considérable le rayon d'action des flottes égyptiennes.

1.2.2 En mer Rouge

En mer Rouge, la question des ports utilisés par les navires fatimides se pose différemment, car il semble que les Fatimides n'y disposèrent d'aucun navire de guerre jusqu'au XI^e siècle. La présence d'éléments de la flotte égyptienne dans cet espace maritime semble en effet dater de l'année 1118-1119 uniquement¹⁰⁸. Quelques ports étaient susceptibles de servir de bases navales à la modeste escadre de cinq puis de trois navires dépêchée en mer Rouge au XI^e siècle. Jusqu'au milieu du XI^e siècle, le principal port fatimide en mer Rouge était celui d'al-Qulzum, situé à proximité de l'actuelle Suez (cf. figure 3).

Ce port se trouvait à sept jours de Fustât par la terre si l'on en croit Nāṣir-ī Khusraw. Ce dernier quitta la capitale le 18 avril 1048, et arriva à destination

107 Ibn Mammātī, *Qawānīn*, p. 340.

108 Maqrīzī, *Itti'āz*, II, p. 57-58.

une semaine plus tard¹⁰⁹. Il se peut cependant que le convoi qui transportait le précieux dais noir vers la Ka'ba fût plus lent que de coutume, car il semble que le trajet pour rallier les deux villes était en réalité plus proche de trois jours¹¹⁰. Qulzum avait été un temps reliée à la capitale de l'Égypte par un canal navigable qui fut comblé avant l'arrivée des Fatimides. Ces derniers ne paraissent pas l'avoir remis en fonction¹¹¹. Un sentiment de déréliction devait sans aucun doute gagner le voyageur qui arrivait près de cette bourgade sise en plein désert. Le port ne possédait concrètement aucun atout susceptible d'en faire une base navale importante. Les géographes du x^e siècle sont unanimes quant à l'absence de source d'eau douce et l'obligation d'apporter l'eau de Suez pour remplir les citernes¹¹². Pourtant, malgré ces handicaps, depuis le VII^e siècle, Qulzum servait de point de départ aux navires qui approvisionnaient les villes saintes du Hedjaz¹¹³. Les Fatimides poursuivirent cette pratique. Ils expédiaient les céréales qui alimentaient les populations des villes saintes ainsi que la *kiswa*, le voile noir tissé dans les meilleurs ateliers du califat, qui recouvrait la Ka'aba. Au milieu du XI^e siècle, Nāṣir-ī Khusraw embarqua au moins deux fois à Qulzum pour effectuer son pèlerinage. À une reprise au moins il accompagnait l'émissaire d'al-Mustanṣir chargé d'aller porter leurs émoluments aux émirs de la Mecque, de Médine et des divers autres administrateurs des lieux saints. Il mit deux semaines pour franchir la distance entre al-Qulzum et le port d'al-Jār sur la côte de la péninsule arabique (cf. figure 3). C'est aussi à Qulzum qu'il débarqua à son retour de son troisième pèlerinage¹¹⁴.

Qulzum vivait toutefois ses derniers jours. Ce fut 'Aydhāb, en Haute-Égypte, pourtant situé à plus d'un mois de trajet de la capitale par le Nil et par la terre qui se développa au détriment de ses concurrents septentrionaux¹¹⁵. Comme pour Qulzum, le désert imprimait sa marque aux paysages que découvraient ceux qui arrivaient à 'Aydhāb. Le port bâtit sa prospérité sur le transport de pèlerins jusqu'à Jeddā située à deux ou trois jours de navigation légèrement au sud, sur la rive arabe de la mer Rouge. 'Aydhāb est en effet mentionné dès le IX^e siècle comme port de transfert des pèlerins africains vers l'Arabie. Le commerce de marchandises, notamment l'ivoire et surtout l'or du *wādī 'Allaqī*, est

109 Nāṣir-ī Khusraw, *Sefer Nameh*, p. 76.

110 Ya'qut, *Mu'jam*, IV, p. 388. Maqrīzī, *Khīṭaṭ*, I, p. 578-579.

111 Maqrīzī, *Khīṭaṭ*, I, p. 190-191. Abied, « Al-Kulzum », p. 367.

112 Ibn Ḥawqal, *Ṣūrat al-ard*, éd. p. 47, tr. I, p. 45. Muqaddasī, *Aqālīm*, p. 196.

113 Tahir, « The Gate to the Mediterranean : Ports and Trade of the Red Sea Coast in Early Islamic Times », p. 218.

114 Nāṣir-ī Khusraw, *Sefer Nameh*, p. 76, 79-80.

115 Nāṣir-ī Khusraw, *Sefer Nameh*, p. 85. Ibn Jubayr, *Rihla*. éd. p. 65-69, tr. p. 97-102.

toutefois signalé bien avant l'arrivée des Fatimides¹¹⁶. Au milieu du XI^e siècle, profitant de sa situation géographique beaucoup plus méridionale que les autres ports, 'Aydhāb supplanta ses concurrents du nord dans le transport des pèlerins et, de plus en plus, dans celui des marchandises. La bourgade devint le port majeur du commerce avec Aden et l'océan Indien jusqu'au XIII^e siècle¹¹⁷. 'Aydhāb n'offrait a priori aucun autre atout que sa proximité géographique avec Jedda et le Yémen. Son emplacement, qui ne manque pas aujourd'hui de poser quelques difficultés, évitait aux bâtiments arrivant du sud de la mer Rouge d'avoir à naviguer plus loin en luttant contre le vent du nord qui souffle au moins la moitié de l'année dans ces parages¹¹⁸. Les récits de Nāṣir-ī Khusraw et, plus tard, d'Ibn Jubayr, illustrent à quel point la chaleur pouvait y être accablante et que l'eau douce y faisait défaut¹¹⁹. Les fouilles réalisées sur le site présumé du port ont révélé la présence de citernes, mais les éléments de datation manquent pour préciser leur date de construction. Elles ne sont de toute façon pas directement mentionnées par les deux voyageurs.

Rien dans ce site portuaire ne rappelait les conditions relativement avantageuses dont bénéficiaient les flottes fatimides en Méditerranée. Le vizir al-Afdal le choisit pourtant pour abriter quelques unités de la marine fatimide à partir de 1118¹²⁰. Ce site n'a toujours pas été clairement localisé et les recherches archéologiques entreprises ont été réalisées sur un emplacement qui n'est en réalité que le site présumé du port. Les fouilles indiquent pour le moment que la bourgade localisée n'était pas fortifiée à l'époque fatimide, même si la topographie locale permettait de voir les ennemis de relativement loin. Le problème de 'Aydhāb, à part l'absence de source d'eau, résidait dans son mouillage même. Les fouilles menées dans ce site présumé indiquent que le principal ancrage de la ville pourrait avoir été formé par une zone aujourd'hui ensablée (cf. figure 1) mais qui se trouvait semble-t-il en eau aux XI^e-XII^e siècles, car le niveau de la mer était cinquante centimètres au-dessus du niveau actuel environ¹²¹. Cependant, l'absence de relief protégeant du vent et d'un véritable chenal qui passait à travers les bancs de sable et de corail qui se trouvent devant le rivage,

116 Muqaddasī, *Aqālīm*, p. 78. Ya'qūbī, *Buldān*, éd. p. 335, tr. p. 190.

117 Goitein, *Mediterranean Society*, I, p. 133. Goitein, Friedman, *India Traders*, p. 864.

118 Peacock, Peacock, « The Enigma of 'Aydhab : a Medieval Islamic Port on the Red Sea Port », p. 37-39.

119 Nāṣir-ī Khusraw, *Sefer Nameh*, p. 86. Ibn Jubayr, *Rihla*. éd. p. 68-69, tr. p. 102.

120 Maqrīzī, *Itti'āz*, III, p. 57-58.

121 Peacock, Peacock, « The Enigma of 'Aydhab : a Medieval Islamic Port on the Red Sea Port », p. 37.

contribuait sans aucun doute à rendre le mouillage assez médiocre¹²². Les plus gros navires ne semblent ainsi pas avoir été en mesure d'accoster directement. Trois brèches situées en eau plus profonde et placées parallèlement au rivage, entre le banc de sable et le récif, pourraient donc avoir servi à accueillir les plus gros navires.

Si tel fut bien le cas, cela signifie qu'il fallait transborder les marchandises au moyen d'embarcations plus petites, sans doute les *jalba* cousues auxquelles Ibn Jubayr fait référence. Une telle disposition du récif rendait les manœuvres d'entrée et de sortie du mouillage très périlleuses, surtout par vent de nord. Ibn Jubayr admet néanmoins que « l'art des capitaines et des marins pour manœuvrer leurs navires entre ces écueils est très grand : ils passent par des goulets, dirigent l'embarcation comme le ferait un cavalier avec un cheval docile. Ils manœuvrent d'une façon si étonnante qu'il est difficile d'en parler »¹²³. Cette adresse permettait sans doute à de plus grands navires de s'approcher des côtes comme semblent l'indiquer certaines sources¹²⁴. Qalqashandī laisse quant à lui une description qui va à l'encontre des auteurs précédents puisqu'il dépeint le mouillage de 'Aydhāb comme sûr¹²⁵. Il se peut que le rivage et le port médiéval n'aient pas eu la même configuration qu'aujourd'hui. Une partie de ce qui semble être des bancs de sable sur les photographies satellitaires n'existait peut-être pas au XII^e siècle. Leur absence aurait rendu le mouillage plus sûr. Le corail a pu pousser et combler peu à peu la passe qui mène au port. Ces possibilités sont pourtant partiellement réfutées par Andrew et David Peacock qui, s'appuyant sur des exemples historiques (Portus/Rome, Athènes/Le Pirée) et l'ambiguïté des propos de certains auteurs, font l'hypothèse d'une dissociation entre le port et la ville. Selon eux, il est possible que le véritable port de 'Aydhāb se soit trouvé à un peu moins de vingt kilomètres au sud, plus précisément à Ḥalayb qui offre un mouillage large, sûr et dans lequel se trouve de l'eau pour les navires (cf. figure 3). Il est vrai que les qualités de mouillage du site de Ḥalayb sont, au moins aujourd'hui, très supérieures à celles du site supposé de 'Aydhāb. La remarque est vraie pour un site placé plus près encore de 'Aydhāb, à dix kilomètres au nord-ouest. Il s'agit du site moderne d'Abū Ramad, actuellement utilisé comme port. Il présente de meilleures capacités de mouillage, même si son eau était considérée comme saumâtre (cf. figure 12)¹²⁶. Selon

122 Hinkel, *The Archaeological map of Sudan*, p. 151-160. Paul, « 'Aidhab : A Medieval Red Sea Port », p. 63-69. Peacock, Peacock, « The Enigma of 'Aydhab : a Medieval Islamic Port on the Red Sea Port », p. 32-48.

123 Ibn Jubayr, *Riḥla*, éd. p. 74, tr. p. 107.

124 Maqrīzī, *Itti'āz*, II, p. 58. Ibn al-Mujāwir, *Mustabṣir*, p. 142.

125 Qalqashandī, *Ṣubḥ*, III, p. 536.

126 Hinkel, *Sudan*, p. 153.

les deux archéologues, les auteurs médiévaux qui mentionnaient le nom de 'Aydhāb se référaient davantage à une portion de côte qui comptait plusieurs lieux de mouillage qu'à un point précis¹²⁷. Ainsi, au XII^e siècle, le géographe al-Zuḥrī, évoque par exemple « le désert de 'Aydhāb (*ṣaḥrā' 'Aydhāb*) » pour désigner la zone vers laquelle le sucre produit à Qūs était amené avant d'être chargé sur des navires¹²⁸. Cette phrase rappelle d'abord qu'il s'agissait d'une côte désertique et elle pourrait laisser penser qu'il existait plusieurs sites d'embarquement qui pouvaient être alors utilisés. Ils auraient tous pris le nom de la bourgade principale des environs sans pour autant s'y trouver.

L'hypothèse d'Andrew et David Peacock ne manque pas d'intérêt, mais elle suscite aussi quelques réserves. On peut d'abord s'interroger sur les raisons qui auraient poussé des populations à choisir l'actuel site présumé de 'Aydhāb, sans eau, sans réelle facilité de mouillage alors que quelques kilomètres au nord ou au sud, des ancrages plus sûrs et avec de l'eau douce étaient possibles. Si l'on reprend l'hypothèse d'une ville et d'un port dissociés, il est étrange qu'aucun voyageur ne relate son transfert entre la bourgade même identifiée comme étant 'Aydhāb et un autre site, que ce soit Ḥalayb au sud ou Abū Ramad au nord. Le voyage vers 'Aydhāb était éprouvant et on peut penser que ceux qui laissèrent leurs impressions sur leur séjour dans la ville auraient pris soin de raconter le dernier épisode avant l'embarquement, surtout s'il fallait faire dix ou vingt kilomètres de plus en plein désert ou monter à bord d'un autre navire en pleine mer. Ni Nāṣir-ī Khusraw ni Ibn Jubayr n'évoquent ces péripéties. Les lettres de la Geniza ne disent rien non plus de ce genre de problème de transbordement en pleine mer. Enfin, le récit même du voyageur pose quelques questions quant à l'emplacement exact du port. Arrivé sur place vers le 12 août, le voyageur dut y séjourner trois mois à cause du vent du nord qui empêchait selon lui les navires de mettre à la voile vers Jedda. Cette information est étrange, car Jedda se trouve au sud-est du site présumé de 'Aydhāb (cf. figure 3). Le vent du nord, phénomène classique à la saison durant laquelle le voyageur se trouvait dans ces parages, était donc un vent relativement favorable pour qui souhaitait aller vers le sud. Or, selon Nāṣir-ī Khusraw, ce fut l'arrivée de la mousson, vers le mois d'octobre, lorsque le vent change de direction et souffle plus régulièrement du sud vers le nord, qui permit le départ des navires. Cette confusion pose quelques questions. Soit notre auteur ne sait pas reconnaître le nord du sud, ce qui signifie que le vent qu'il prend pour un vent du nord bloquant les navires se trouvait être un vent du sud, et cela implique alors que Nāṣir-ī Khusraw vécut un phénomène météorologique exceptionnel pour la

127 À ce propos également cf. Couyat, « Les routes d'Aidhab », p. 137-138.

128 Zuḥrī, *Kitāb al-jaghrāfiya*, p. 44.

saison. Soit le port de 'Aydhāb ne se trouvait pas du tout à l'endroit qui est pour le moment considéré comme son site présumé. Cette dernière possibilité paraît toutefois peu probable, car elle ne correspondrait plus au temps de parcours depuis Qūs ou Assouan donné par plusieurs auteurs. Les interrogations relatives à l'emplacement du port de 'Aydhāb sont donc encore nombreuses en dépit de l'intense activité qui y régnait.

Dans tous les cas, à partir de 1118, 'Aydhāb servit de base à cinq navires militaires égyptiens. Il semble que cette flottille fréquentait aussi les eaux du port de Sawākin (Suakin), à environ 400 kilomètres plus au sud¹²⁹. Les textes ne disent que peu de choses de ce dernier port qui constituait un des principaux havres entre l'Égypte et le Yémen¹³⁰. Comme 'Aydhāb, Suakin se trouvait sur le territoire de la tribu nubienne des Bedja et ces derniers reconnaissent au moins partiellement la suzeraineté des Fatimides¹³¹. Le dinar fatimide était semble-t-il la monnaie officielle de la cité qui devait aussi servir de port d'accueil pour les bâtiments fatimides qui escortaient les bâtiments kârimis jusqu'à 'Aydhāb¹³². Le site de Suakin, une baie naturelle placée au fond d'un chenal d'environ quatre kilomètres de longueur, offrait donc un mouillage d'assez bonne qualité, en dépit des récifs coralliens qui bordaient la passe d'accès à la baie. La ville même de Suakin se trouve sur une île corallienne d'environ 450 mètres sur 320 mètres au fond de la baie. Le port disposait d'eau douce en quantité. La fréquentation régulière de Suakin par des bâtiments militaires égyptiens et l'utilisation de la monnaie ayant cours en Égypte en faisaient ainsi un port sous influence égyptienne. Au-delà, vers le sud, les navires fatimides ne s'aventurèrent guère si ce n'est pour quelques expéditions très ponctuelles¹³³. Un port comme Bādi', entre Suakin et les îles Dahlak, ne présentait presque aucun intérêt commercial, mais il offrait un abri le long d'une côte très inhospitalière¹³⁴. Rien n'indique que cette ville accueillit des bâtiments de la marine égyptienne. Face à l'Afrique, sur la côte du Hedjaz, pourtant un temps sous tutelle fatimide, la présence de navires de guerre fatimides n'est jamais mentionnée dans les ports qui la jalonnent depuis 'Aqaba/Ayla jusqu'au Yémen

129 Qalqashandī, *Ṣubḥ*, III, p. 536, 598.

130 Goitein, « New light on the beginning of the Kârim merchants », p. 175-184. Garcin, *Qūs*, p. 101-102. Vallet, *Arabie*, p. 472-482.

131 Holt, « Bedja », p. 1157.

132 Lettre datée de janvier 1132. Cf. Bodl. MS Heb. b.11 (cat. 2874, n^o. 20) fol. 21, verso, l. 1, éd. Goitein, Friedman, *Sefer Hōdū*, I, doc. 1-33, p. 232-239 ; tr. Goitein, Friedman, *India traders*, doc. 1-33, p. 262.

133 Voir notre chapitre sur la politique fatimide en mer Rouge.

134 Al-Tahir, « The Gate to the Mediterranean : Ports and Trade of the Red Sea Coast in Early Islamic Times », p. 223. Goitein, Friedman, *India traders*, note 17, p. 260.

(cf. figure 3 et 38). Des ports comme al-Ṭūr sur la côte orientale du Sinaï, à pratiquement cinquante kilomètres au nord de la pointe du Sinaï (cf. figure 3), ou encore Quṣayr, ne paraissent pas avoir connu un véritable essor avant le XIV^e siècle¹³⁵.

1.3 *Les aménagements portuaires*

De l'Ifrīqiyya à la Syrie-Palestine, les Fatimides prirent possession de ports qui, à quelques exceptions près, avaient à peu près tous été aménagés entre le VIII^e et le IX^e siècle. Leurs infrastructures sont peu décrites par les sources, mais quelques renseignements permettent de reconstituer ne serait-ce que sommairement ce à quoi pouvaient ressembler les ports utilisés par les Fatimides et les divers aménagements qui s'y trouvaient.

1.3.1 En Ifrīqiyya et en Sicile

En Ifrīqiyya et en Sicile, les ports utilisés par les flottes fatimides furent souvent fondés par les conquérants musulmans et surtout par les Aghlabides. Seule Mahdia apparaît comme une création purement fatimide, même s'il semble bien que l'actuel bassin intérieur creusé dans la roche remonte à la période antique et qu'il fut sans doute repris sous les Fatimides¹³⁶. Toutefois, avant la création de Mahdia, il existait d'autres ports que les Fatimides utilisèrent plus ou moins ponctuellement.

Tunis, dans son site très particulier composé à la fois de la rade s'ouvrant au nord sur la Méditerranée et d'un lac, constitue le premier arsenal musulman établi dans cette région en 732-733¹³⁷. Ce port fut utilisé comme une des bases navales de la flotte fatimide au moins jusqu'au règne d'al-Manṣūr. Il existait apparemment un premier mouillage, dit le mouillage de Radès (*marsā Rādis*) près de l'entrée du canal (*khalīj*). Ce mouillage, qui correspond aujourd'hui à la Goulette, formait en quelque sorte un sas d'entrée dans le chenal qui communiquant avec le lac de Tunis. L'étroitesse du canal ne permettait pas aux navires de se croiser. Aussi ne pouvaient-ils le franchir qu'un à un. De part et d'autre de l'entrée de la passe se trouvaient un fort (*qaṣr*), au sud, et un mur fortifié, au nord. Entre les deux extrémités, une chaîne tendue bloquait le passage des vaisseaux. Selon al-Bakrī « l'arsenal se trouvait dans le port et le port dans

135 Qalqashandī, *Ṣubḥ*, III, p. 537. Ya'qūt, *Mu'jam*, IV, p. 47. Mouton, *Sinaï médiéval*, p. 98-100. Guo, *Commerce*, p. xii-xiv. Friedman, « Quṣayr and Geniza Documents on the Indian Ocean Trade », p. 401-409.

136 Younes, « *Le portus antiquus gummitanus* : mise à jour à partir de nouveaux documents archéologiques », p. 17-22.

137 Bakrī, *Masālik*, II, p. 693.

le lac »¹³⁸. Le port véritable est ici qualifié de *mīnā'*. À Tunis, il n'existait rien d'identique aux fameux ports creusés de Mahdia ou de Sousse, mais le vocable est justifié par l'existence du système de protection à l'entrée du chenal. Le port se trouvait dans le lac, donc finalement à quelques distances de Tunis, dans un site qu'al-Idrīsī nomme Waqūr, là où la profondeur d'eau permettait aux « vaisseaux de transport et de guerre (*marākib al-ḥamala wa-l-nawāshī wa-l-ḥarābī*) » d'y jeter l'ancre. Des barques (*awsāq al-marākib*) assuraient l'embarquement et le débarquement des hommes et des marchandises depuis la rive¹³⁹. La représentation de la ville de Tunis lors du siège de Charles V en 1535 met clairement en évidence le chenal et le mouillage de la Goulette, mais ne permet pas de visualiser le site de Waqūr. La position de l'arsenal pourrait assez correspondre avec ce qui apparaît sous le vocable *Nova Arx*. Dans d'autres représentations cartographiques de Tunis datées du XVI^e siècle, il existe un édifice clairement qualifié d'*arsenale* entre le lac et la ville même. Si rien ne permet d'affirmer une continuité géographique entre le site de l'arsenal médiéval et celui mentionné sur les gravures, il n'existe guère d'autres possibilités d'installation et un tel emplacement correspond à celui mentionné par les textes médiévaux. Plus qu'un port, il s'agissait finalement d'une succession de mouillages plus ou moins protégés et localisés entre le site actuel de la Goulette et le lac. Les textes n'offrent guère plus de renseignements sur ce site, ses capacités ou les infrastructures autres que défensives qui en barraient l'entrée.

Sur la côte orientale de l'Ifriqiyya, le port de Sousse fut aussi un port important sur lequel al-Bakrī apporte quelques renseignements¹⁴⁰. Ce port, essentiellement aménagé sous les Aghlabides, ne semble avoir été utilisé par les Fatimides qu'à la fin de la période lorsque le site de Mahdia ne put plus accueillir tous les navires¹⁴¹. La redécouverte de citernes dans ce qui constituait l'arsenal de Sousse incita le calife à déplacer une partie de la flotte de Mahdia vers Sousse. Les textes et l'archéologie témoignent que, là encore, il s'agissait d'un port intérieur rectangulaire protégé par les remparts et le ribat (cf. figure 6). Bakrī précise que les navires devaient passer sous une gigantesque porte pour entrer et sortir du port. Le port et l'arsenal se trouvaient à l'est du ribat et au nord de la grande mosquée, et un mur comportant des anneaux d'amarrage en fer fut découvert lors de travaux de construction d'une maison située au bord du rempart septentrional de la vieille ville de Sousse¹⁴². Comme pour Tunis, les

138 Bakrī, *Masālik*, II, p. 695.

139 Idrīsī, *Nuzhat*, éd. I, p. 285-286, tr. p. 188.

140 Bakrī, *Masālik*, II, p. 688-689.

141 Nu'mān, *Majālis*, p. 530.

142 Foucher, *Hadrumetum*, p. 81. Lézine, *Architecture de l'Ifriqiya*, p. 108-109.

informations manquent pour en dire plus sur les infrastructures portuaires de Sousse.

Pour des raisons évidentes de propagande, mais aussi parce qu'il s'agissait d'une base navale conséquente, il n'y a guère que pour le site de Mahdia que les auteurs daignent évoquer quelques-unes des infrastructures de ce port. À partir du moment où le premier calife fatimide décida d'installer sa capitale sur la presqu'île de Mahdia, il fit procéder à un certain nombre de travaux mentionnés par le *cadi* al-Nu'mān. Le site de Mahdia fut puissamment fortifié par les Fatimides et un port intérieur se trouvait pris dans les fortifications. Ce port creusé, un temps considéré comme une création fatimide, doit davantage être compris comme une réutilisation de structures antiques, peut-être phéniciennes¹⁴³. La confusion résulte justement des propos, sans doute à dessein ambigus, du *cadi* et propagandiste en chef qu'était al-Nu'mān, soucieux de faire passer le premier imam ismaélien comme un grand bâtisseur. Alexandre Lézine a néanmoins pu établir qu'au x^e siècle, ce port creusé dans la roche se trouvait à l'extérieur des murailles principales de la ville, c'est-à-dire celles qui englobaient les palais et les principaux bâtiments construits sous al-Mahdī et son fils al-Qā'im (cf. figure 4). Un dispositif défensif plus sommaire protégeait le port et ce n'est que dans les années 1050 que des fortifications plus conséquentes auraient englobé toute la presqu'île¹⁴⁴. Dans tous les cas, le caractère exceptionnel de ce port creusé et le fait qu'il ait résisté au temps a amené de nombreux auteurs à en donner une description. Situé à une quarantaine de mètres de la pleine mer, le port intérieur communiquait avec cette dernière par une passe de 22 mètres de largeur du côté du bassin contre un peu plus de quinze sur la mer. Deux tours, reliées à la fois par une voûte sous laquelle passaient les navires et par une chaîne amovible, gardaient l'entrée de la passe du côté de la mer¹⁴⁵. Il semble toutefois que l'arche soit davantage une création ziride que fatimide. Dans l'état actuel, le bassin mesure environ 127 mètres de long sur 60 mètres de large pour 12 mètres de profondeur en son centre¹⁴⁶. Les murs formant le bassin de ce port pouvaient évidemment servir de quais. Une telle profondeur d'eau est particulièrement remarquable à la période médiévale et permettait aux plus gros navires d'y mouiller. Toutefois,

143 Younes, « *Le portus antiquus gummitanus* : mise à jour à partir de nouveaux documents archéologiques », p. 26-28.

144 Lézine, *Mahdiya*, p. 44-46. Selon Lézine, ce n'est qu'à partir des années 1050 que les Zirides firent bâtir une muraille solide qui entourait toute la presqu'île.

145 Bakrī, *Masālik*, II, p. 683. Lézine, *Mahdiya*, p. 44-45.

146 Lézine, *Mahdiya*, p. 41. Djelloul, « Histoire topographique de Mahdia et de ses environs », p. 77.

d'après les sources d'al-Bakrī, seuls trente navires pouvaient y prendre place¹⁴⁷. Avec plus de 7 600 m², le bassin creusé était plus grand que les autres bassins creusés répertoriés sur la côte maghrébine mais ce port intérieur ne suffisait pas à faire de Mahdia la base navale principale des Fatimides¹⁴⁸. Or, quelques phrases d'al-Nu'mān, témoin oculaire de l'aménagement du site, permettent peut-être de comprendre ce qu'il en était exactement du port de Mahdia. Il rapporte qu'al-Mahdī « ordonna d'avancer la construction dans la mer pour y creuser le port (*mīnā'*) »¹⁴⁹. Cette allusion à une construction avancée dans la mer, c'est-à-dire un terre-plein artificiel ne pouvait pas correspondre à la partie où se trouve le port intérieur actuel puisque tout cet espace est constitué de rochers. Le terrain gagné sur la mer évoqué par le cadī correspond mieux à la partie où se trouve la mosquée clairement bâtie sur un terre-plein gagné sur la mer. C'est d'ailleurs au pied de cet édifice, à quelques mètres à l'est, dans ce qui apparaît aujourd'hui comme une petite baie, qu'Alexandre Lézine a découvert des vestiges qui s'enfonçaient sous le quai actuel en direction des constructions modernes (cf. figure 4). Il a notamment dégagé deux galeries voûtées parallèles à la mer (23 mètres de long sur 2,9 mètres de large) qui, selon lui, pourraient correspondre aux « magasins de la mer (*khazā'in al-baḥr*) » mentionnés par la *Sīrat Jawdhar* et par al-Bakrī¹⁵⁰. Il n'est pas illogique de voir là le port mentionné par al-Nu'mān et donc peut-être aussi l'arsenal pouvant abriter les deux cents navires déjà cités. Ce port aurait alors été encadré par le terre-plein de la mosquée à l'ouest et par la côte rocheuse à l'est. À environ 60 mètres de la côte, au sud, les photos satellitaires permettent de noter la présence d'une longue masse sombre immergée parallèle au quai actuel¹⁵¹. Elle pourrait correspondre à une digue artificielle qui protégeait le port de la houle (cf. figure 4). Toutefois, Alexandre Lézine lui-même signale l'existence d'autres vestiges de galeries entre la mer et le port intérieur, vestiges qui pourraient tout autant correspondre à ce que disent les textes et qui offrent l'avantage d'être à proximité immédiate d'un port clairement identifié¹⁵². Il existe enfin une hypothèse quant à l'existence d'un port creusé en arrière du port creusé principal. Certains y voient un bassin de radoub pour un autre arsenal. Si la chose

147 Bakrī, *Masālik*, II, p. 683.

148 La superficie du port était en effet près de deux fois plus grande que le port fermé de Hunāin (4 250 m²) par exemple ou que celle du port de Sousse. Cf. Marçais, « Honaïn », p. 166.

149 Nu'mān, *Iftitāḥ*, p. 275.

150 Jawdharī, *Sīrat Jawdhar*, éd. p. 106, 128, tr. p. 106, 125.

151 Ces images sont visibles sur le site internet Google Earth qui permet de visualiser cette masse sombre.

152 Lézine, *Mahdiya*, p. 42. Golvin, « Mahdiya à la période fatimide », p. 92.

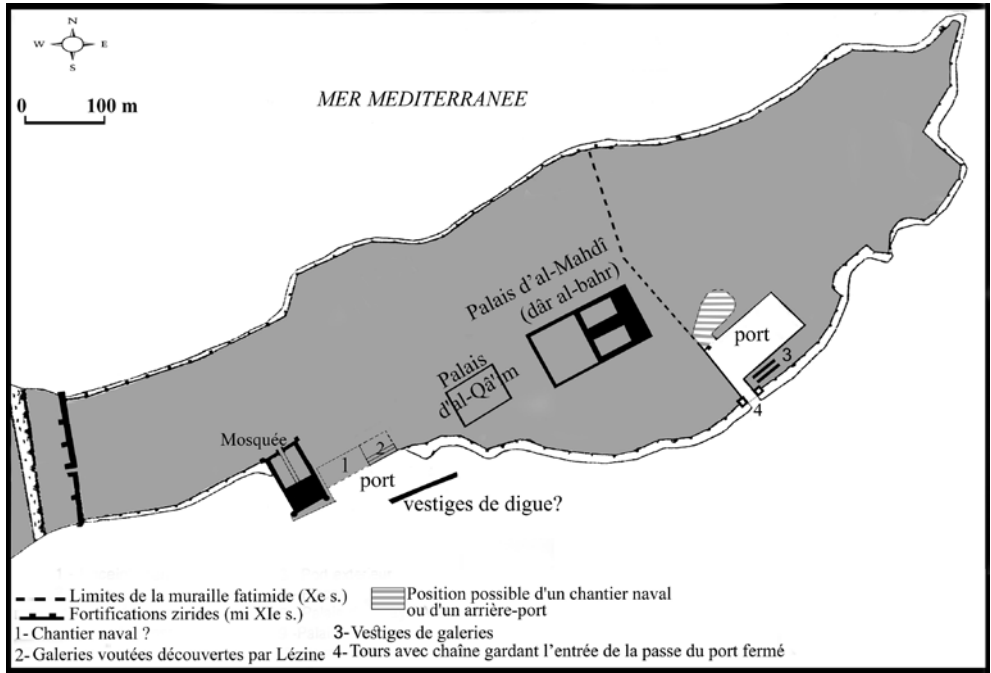


FIGURE 4 Essai de reconstitution de la presqu'île de Mahdia au Xe siècle.

Note: Cette reconstitution est une synthèse de plusieurs reconstitutions.

Cf. Lézine, *Mahdiya*, p. 22. Djelloul, « Histoire topographique de Mahdiya », p. 82.

Nous avons repris la position des palais telle qu'elle est établie sur la carte de Mahdia du *Kitāb gharā'ib al-funūn*.

n'est pas impossible, un passage utilisé par les pêcheurs actuels pour mettre les barques à l'eau se trouve en effet au nord-ouest du bassin et pourrait être un vestige d'un passage vers un autre port plus petit. Aucun texte ni aucune fouille ne permet de prouver l'existence de ce second bassin¹⁵³. En l'absence de données plus précises, il n'est pas possible d'en dire davantage, mais la documentation laisse penser qu'il y eut sans doute deux ports et peut-être aussi deux chantiers de construction navale dès la période fatimide¹⁵⁴.

Enfin, en Sicile, il n'y a guère que pour les ports de Palerme et de Messine que les textes apportent quelques précisions. À Palerme, les sources témoignent

153 Younes, « *Le portus antiquus gummitanus* : mise à jour à partir de nouveaux documents archéologiques », p. 25-26.

154 Précisons que le plan de Mahdia que présente le *Kitāb gharā'ib al-funūn* ne laisse apparaître qu'un seul port, qualifiée de *mīnā'* et dont l'entrée est clairement représentée par une arche. Cela n'est toutefois pas significatif tant l'objectif de ce scartes n'est pas de correspondre à une quelconque réalité géographique. Cf. *Kitāb gharā'ib al-funūn*, fol. 33A.

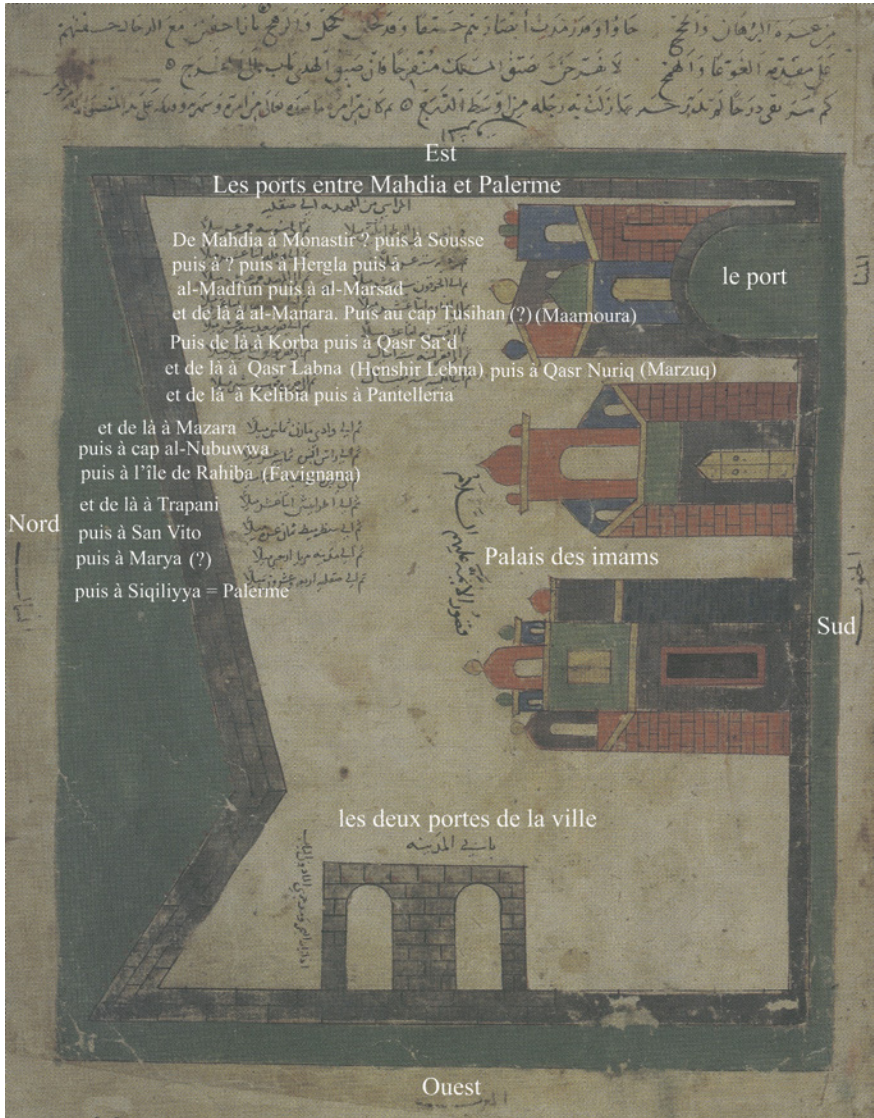


FIGURE 5 Mahdia d'après *Kitāb gharā'ib al-funūn*.
 Note: *Kitāb gharā'ib al-funūn*, fol. 34A. Afin d'éviter de surcharger l'image, nous n'avons pas reporté les distances entre les différents sites côtiers de l'itinéraire entre Mahdia et Palerme. Nous avons également remplacé le terme de Siqiliyya du texte arabe par Palerme car il ne fait aucun doute que sous le vocable Siqiliyya, souvent traduit par Sicile, l'auteur désigne clairement Palerme.

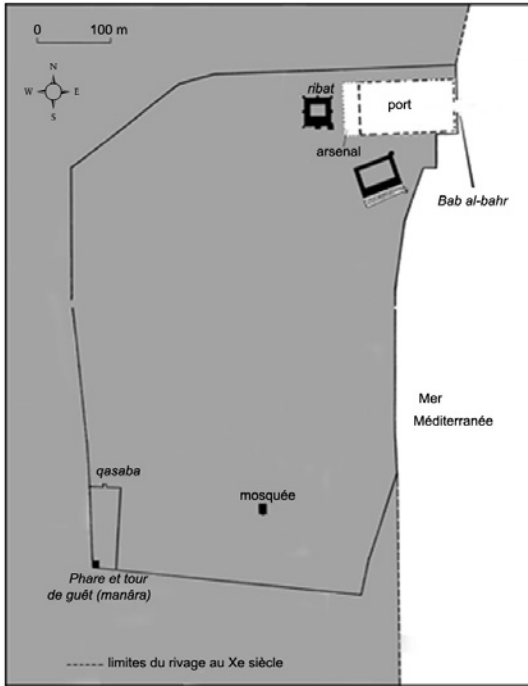


FIGURE 6 Essai de reconstitution du port de Souss au x^e siècle.

Note: D'après un plan original d'Alexandre Lézine. Cf. Lézine, *Mahdiyya*, p. 105.

surtout de la présence d'infrastructures défensives avec deux fortins (*qaṣr*) qualifiés de « fort de la chaîne (*qaṣr al-silsila*) » placés de part et d'autre de l'entrée du port. La ville était dotée d'un arsenal (*dār al-ṣinā'a*) qui joua un rôle important pour assurer l'équipement et l'entretien des flottes qui arrivaient d'Ifrīqiyya et qui voguaient ensuite vers les cibles chrétiennes. À Messine, plus que les défenses du port, les textes signalent surtout la profondeur d'eau et la capacité des navires à aborder directement contre le rivage, ce qui permettait de transférer directement les marchandises sur la rive sans avoir besoin de passer par des barques. Au-delà de ces quelques renseignements assez sommaires, il est difficile de connaître les aménités que ces divers ports procuraient aux navires fatimides.

1.3.2 En Égypte

En dépit de leur importance pour les actions navales fatimides et de leur fréquentation par de nombreux vaisseaux de commerce, les aménagements

portuaires militaires ou commerciaux des principaux ports fatimides d'Égypte sont en réalité mal connus. Des trois principaux ports du delta, seul celui de Damiette ne paraît pas avoir eu de système défensif conséquent. Les textes ne signalent en effet pas de véritables infrastructures portuaires et, d'un point de vue défensif, il semble que seule une chaîne barrait le passage du fleuve. Elle était tendue entre une tour, qui faisait face à la ville sur la rive opposée, et la cité même. Cela suffisait à bloquer les navires qui souhaitaient remonter, comme ce fut le cas en 1169 quand la flotte byzantine fut contrainte de jeter l'ancre en aval de la ville¹⁵⁵. Au XI^e siècle, lorsque les Francs assiégèrent Damiette. Seule la ville était protégée par de solides murailles qui stoppèrent les ardeurs des envahisseurs. Ainsi, les bateaux s'amarraient sans doute directement à la berge. Des pontons en bois existaient peut-être pour faciliter les chargements, mais, encore une fois, la pauvreté de la documentation ne permet pas d'avoir une idée des aménagements d'alors. À Tinnîs, le site même de la ville était très différent. La ville même se trouvait en retrait de la mer, sur une île aujourd'hui située à quelques kilomètres au sud de l'actuelle Port-Saïd. Cette situation était relativement privilégiée et les textes mentionnent la présence de deux ports (*mīnā'ayn*) fermés par des portes (cf. figures 10, 11, 12 et 13)¹⁵⁶. La carte de Tinnîs qui accompagne le manuscrit du *Kitāb gharā'ib al-funūn* représente deux ports à l'intérieur des murailles. Ils se trouvaient l'un à côté de l'autre au sud de la ville, du côté du lac Manzala. La légende de la carte indique notamment qu'il y avait bien au moins une porte et sans doute même deux (cf. figure 13). Nāṣir-ī Khusraw témoigne de la présence de navires, mais il ne dit aucun mot sur le ou les ports. Il signale simplement que ces navires mouillaient aux environs de la cité.

À Alexandrie, la configuration était encore différente, car l'une des particularités du site est d'offrir deux immenses baies qui pouvaient servir de port (cf. figure 9). Si les dynasties postérieures aux Fatimides utilisèrent les deux anses pour faire mouiller les navires issus du monde chrétien dans l'une et, dans l'autre, à l'ouest, les bâtiments musulmans, à l'époque fatimide, aucun document n'atteste d'une telle pratique. Au milieu du X^e siècle, une phrase d'al-Mas'ūdī semble indiquer que seul le port oriental était utilisé. Il précise en effet que dans ce port, le mouillage à l'est de la baie, celui correspondant à l'ancien port impérial (*al-mīnā' al-qādim*), n'était plus utilisé, car il était trop éloigné des quartiers actifs de la ville qui se trouvaient désormais à l'ouest, zone qui correspond à l'emplacement de l'*Arsenale* sur la représentation

155 Guillaume de Tyr, *Histoire*, III, p. 256.

156 Ibn Bassām, *Akhbār Tinnîs*, p. 184.

d'Alexandrie par Hugo Comminelli en 1470 (cf. figure 9)¹⁵⁷. Mas'ūdī ne dit rien de la baie occidentale et aucun auteur de la période fatimide n'y fait allusion si ce n'est Guillaume de Tyr qui parle de « deux ports séparés par une langue de terre excessivement étroite »¹⁵⁸. Les documents suggèrent que seule la partie ouest de la baie orientale était alors en activité. Cela correspond aux quelques informations fournies par les lettres de la Geniza.

Les rares données concernant le site même du port d'Alexandrie signalent l'entrée de celui-ci marquée par le phare. L'expression « sous le phare (*taḥt al-manāra*) », apparaît à plusieurs reprises dans les lettres de la Geniza. Ainsi, dans une lettre écrite vers 1030 depuis Alexandrie à Joseph b. 'Awkal, grand marchand de Fustât, l'auteur signale le départ d'un navire vers la Sicile¹⁵⁹. La houle et le vent le surprisent à peine sorti du port si bien qu'il dut jeter une partie de sa cargaison « sous le phare »¹⁶⁰. La direction du navire et l'endroit où les marchandises furent jetées signifient clairement qu'il avait bien quitté le port oriental. Quelques années plus tard, en juin 1054, une autre lettre se réfère elle aussi au phare. L'auteur signale à son interlocuteur le départ d'un navire qui se trouvait « sous le phare » et il précise qu'il s'agissait en fait d'un navire appartenant au cadī de Tyr qui avait jeté l'ancre à cet endroit¹⁶¹. Il semble qu'il existait là, tout près du phare et à l'intérieur de la baie, un mouillage protégé de la houle et du vent du large par la presqu'île de Pharos. Cela permettait soit aux marchands de prendre en quelque sorte la température de la cité, soit aux navires qui comptaient profiter de la brise matinale soufflant de terre de mettre à la voile tôt le matin sans avoir à traverser toute la baie. Dans les dernières années de la dynastie, Guillaume de Tyr signale les deux ports d'Alexandrie, mais il s'agit alors d'évoquer les caractéristiques physiques du site d'Alexandrie plus que de décrire le fonctionnement du port¹⁶². D'ailleurs, lorsque Guillaume évoque le rôle du phare, dont il précise que le feu qui y était allumé la nuit était financé par les deniers publics, il sous-entend nettement que l'entrée des vaisseaux ne se faisait que dans un seul des deux ports, le port oriental¹⁶³. Ainsi, l'utilisation des deux baies pour faire mouiller les navires selon leurs origines géographiques ne semble pas dater des Fatimides, mais des dynasties qui leur succédèrent. L'immensité de la baie ou du port oriental laissait suffisamment

157 Mas'ūdī, *Tanbīh wa-l-ishrāf*, p. 48.

158 Guillaume de Tyr, *Histoire*, III, p. 218.

159 Sur ce marchand voir Stillman, « The Eleventh-Century Merchant House of Ibn 'Awkal (A Geniza Study) », p. 15-88.

160 TS 10 J 19 f. 19, recto, l. 22-23, éd. Gil, *Malkhūt*, II, doc. 180, p. 527.

161 ENA NS 22, f. 1, verso, l. 3, 7-10, éd. Gil, *Malkhūt*, III, doc. 547, p. 823-824.

162 Guillaume de Tyr, *Histoire*, III, p. 218.

163 Guillaume de Tyr, *Histoires*, III, p. 227.

de place pour permettre, s'il le fallait, de fixer des zones de mouillages par origines géographiques ou selon tout autre critère. L'entrée de la baie ne paraît pas avoir été protégée par une chaîne, mais par des fortins. Comme à Tunis, aucun document ne fait allusion à des quais contre lesquels les bateaux venaient s'amarrer. Des barques aidaient les navires à décharger leurs marchandises jusqu'à la grève¹⁶⁴.

Si l'on aborde maintenant la question des murailles des cités côtières égyptiennes, la documentation atteste de la réalisation de travaux ponctuels. Il paraît toutefois que ces travaux de renforcement furent effectués après ceux des cités littorales syro-palestiniennes. Considérées comme moins exposées aux dangers que les villes côtières du Bilād al-Shām, les villes portuaires égyptiennes ne paraissent pas avoir bénéficié de véritables travaux de la part des Fatimides avant les croisades. À Tinnîs, les premières années fatimides pourraient même avoir représenté une sorte de retour en arrière. En effet, la cité semble avoir été fortifiée à l'époque abbasside, durant la première moitié du IX^e siècle afin résister aux attaques byzantines qui se multipliaient alors¹⁶⁵. D'après des sources chrétiennes, vers 974 ou 975, le gouverneur fatimide de la cité aurait décidé d'abattre les murailles de Tinnîs après une révolte qu'il eut le plus grand mal à maîtriser¹⁶⁶. Ce récit n'est malheureusement confirmé par aucune autre source. En tout cas, Nāṣir-ī Khusraw signale la présence d'une garnison dans la ville, mais il ne dit rien des fortifications existantes¹⁶⁷. Vers 1020-1030, la cité comptait dix-neuf portes¹⁶⁸. La représentation de Tinnîs qui se trouve dans le *Kitāb gharā'ib al-funūn* montre l'existence de murailles qui semblent être de briques (cf. figure 13). Les photographies satellitales du site de Tinnîs montrent les traces d'une muraille et de tours disposées de manière régulière le long de celle-ci. Des marques de ce qui semble bien être une porte d'entrée flanquée de bastions arrondis apparaissent aussi au sud de la ville (cf. figure 12). Si la muraille de Tinnîs fut peut-être détruite ou endommagée vers 975, la phase de reconstruction pourrait avoir été assez rapide. En l'absence de texte et de fouille archéologique, il est toutefois difficile d'en dire davantage sur la date de construction ou de reconstruction des murs de Tinnîs¹⁶⁹.

164 Makhzūmī, *Mīnhāj*, p. 10.

165 Mouton, « Tinnîs », p. 531. Pradines, « La Qalat al-Qabsh et les forteresses abbassides d'Égypte », p. 89-91.

166 Ibn al-Muqaffa', *Egyptian Church*, II-2, éd. p. 131-132, tr. p. 88-89.

167 Nāṣir-ī Khusraw, *Sefer Nameh*, p. 110.

168 Ibn Bassām, *Akhhbār Tinnîs*, p. 184.

169 Des fouilles ont été amorcées, essentiellement sous la forme de sondages limités, mais elles ne concernent pour le moment que le réseau d'adduction d'eau. Cf. Gascoigne,

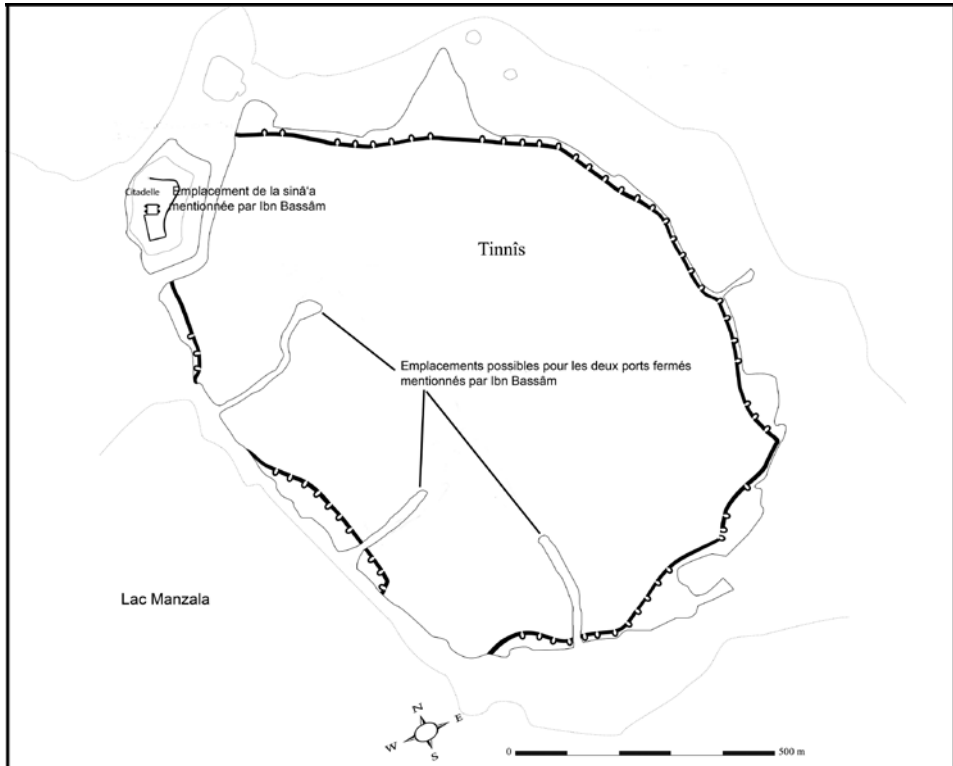


FIGURE 7 Essai de reconstitution de l'île de Tinnîs.

Note: Je remercie Stéphane Pradines pour m'avoir autorisé à reproduire ici son plan de Tinnîs. Nous l'avons complété à partir des informations visibles sur les photographies aériennes du sites actuel de Tinnîs. Cf. Pradines, « Le Qalat al-Qabsh et les forteresses abbassides d'Égypte », p. 110.

À l'exception de Tinnîs, les autres cités portuaires égyptiennes furent surtout consolidées lorsqu'elles devinrent les cibles des offensives des croisés.

À Alexandrie, c'est essentiellement pour le XI^{e} siècle que la documentation atteste de travaux de fortification. La muraille musulmane de la ville n'est pas clairement datée, mais le calife abbasside al-Mutawakkil (r. 847-861) fit bâtir un mur autour de la cité¹⁷⁰. En 1123, année qui correspond à une défaite navale majeure des Fatimides contre la flotte vénitienne et à un raid chrétien

« Archaeological survey of Tell Tinnis, Manzala, Egypt », p. 1-3 ; Gascoigne, « The water supply of Tinnis. Public amenities and private investments », p. 161-176.

¹⁷⁰ Labib, « Al-Iskandariyya », p. 132.



FIGURE 8 L'île de Tinnis d'après un manuscrit du *Kitāb gharā'ib al-funūn*.
 Note: *Kitāb gharā'ib al-funūn*, fol. 35B-36A.

sur Alexandrie, Maqrīzī signale la reconstruction de la muraille de la cité¹⁷¹. D'autres travaux suivirent, car au xvii^e siècle le voyageur ottoman Evliya Çelebi déchiffra des inscriptions sur la « porte de la mer (*bāb al-baḥr*) » qui donnait sur le port. Cette porte fut donc retouchée un première fois en 1129 puis en 1162 lorsque le vizir fatimide Dirghām la fit surmonter d'une tour¹⁷². Le voyageur ottoman lut une autre inscription sur la porte sud de la ville (*bāb Sidra*) qui daterait de 1155-1156¹⁷³. La porte de Rosette (*bāb Rashīd*), à l'est de la ville, pourrait avoir été modifiée sous les Fatimides, car son style ressemblait beaucoup à la porte de la conquête (*bāb al-Futūḥ*) du Caire construite par Badr al-Jamālī en 1087¹⁷⁴. L'absence de référence à des inscriptions datant du xi^e siècle n'est évidemment pas significative, mais il semble que les principaux travaux de fortification d'Alexandrie correspondent au déclenchement des

171 Maqrīzī, *Ittī'āz*, III, p. 106. Sur les raids voir le chapitre 4 consacré aux confrontations entre les Fatimides et leurs ennemis.
 172 Çelebi, *Seyāhatnamesi*, x, p. 680. Maqrīzī, *Ittī'āz*, III, p. 256.
 173 Çelebi, *Seyāhatnamesi*, x, p. 681-682.
 174 Behrens-Abouseif, « Notes sur l'architecture musulmane d'Alexandrie », p. 112-113. Isma'il, « The Fortifications of Alexandria during the Islamic Period », p. 153-162.

croisades et notamment à la perte des villes littorales syro-palestiniennes comme Tyr (1124) et Ascalon (1153). Des documents tirés des archives fatimides laissent penser qu'à cette période, les villes littorales égyptiennes se virent octroyer un nouveau statut administratif par l'Administration. Elles rentrèrent dans la catégorie administrative des postes-frontière du monde musulman (*thughūr*, sing. *thaghr*) face aux envahisseurs chrétiens, statut qu'elles ne possédaient peut-être pas ou plus auparavant. Ainsi, les Fatimides s'intéressèrent-ils de plus près aux fortifications à partir du moment où les dangers s'accrurent. L'état relativement satisfaisant des infrastructures urbaines et portuaires ne justifiait sans doute pas qu'ils procèdent à des travaux dès leur arrivée dans la région. Il faut aussi songer qu'à l'instar de Tinnîs, ces cités se soulevèrent assez vite et on peut penser que les Fatimides ne souhaitaient pas les renforcer davantage, sachant qu'ils auraient ensuite le plus grand mal à en reprendre le contrôle. Dans tous les cas, ces villes portuaires constituaient certes des forteresses, mais sous les Fatimides leur rôle commercial se renforça davantage encore. Cela impliquait la présence dans ces cités d'infrastructures permettant le développement du commerce¹⁷⁵.

1.3.3 Au Bilād al-Shām

Sur les littoraux de Syrie-Palestine, la situation de celle de l'Égypte à la fois à cause de la nature des côtes et parce que les ports de Palestine et de Syrie se trouvaient beaucoup plus près des territoires byzantins d'où pouvaient provenir la menace. Au milieu du XI^e siècle, Nāṣir-ī Khusraw évoque le système utilisé dans les ports de la côte qu'il parcourait alors en direction de l'Égypte. Ainsi, Tripoli est « construite de telle sorte que trois de ses côtés sont baignés par la mer. Lorsque la mer est agitée, ses flots atteignent le sommet des remparts. Sur le côté est de la cité, face à la terre ferme, ils ont construit un grand fossé avec une solide porte en fer »¹⁷⁶. Arrivant à Jubayl, l'auteur remarqua que « cette ville est triangulaire et l'un côté donne dans la mer. Une muraille très haute et très solide entoure la cité »¹⁷⁷. La description de Tyr est sensiblement la même. Il s'agissait donc le plus souvent d'une forme géométrique dont un ou plusieurs côtés étaient bordés par la mer. Le voyageur conclut sa description des villes littorales syro-palestiniennes par Acre en décrivant là encore le système de fortification ainsi que la forme du port lui-même qui en découlait logiquement :

175 Nous aborderons cet aspect dans le chapitre 8, § 1 : « Les espaces de la taxation sous contrôle de l'État ».

176 Nāṣir-ī Khusraw, *Sefer Nameh*, p. 16.

177 Nāṣir-ī Khusraw, *Sefer Nameh*, p. 18.

d'une extrémité à l'autre des deux murs. Lorsqu'un navire arrive à l'approche du *mīnā'*, ils détendent la chaîne afin qu'elle passe sous l'eau pour laisser passer le navire, puis on la tend de nouveau pour que les ennemis ne puissent s'en prendre aux embarcations¹⁷⁹.

Ces ports participaient de la catégorie des ports dits « fermés » dont nous avons vu qu'elle fut reprise sur la côte d'Ifrīqiyya. À travers le récit de la construction du port d'Acre par son aïeul vers 868, Muqaddasī permet de comprendre à la fois le mode de construction, les caractéristiques premières de ces ports ainsi que le modèle qui servit pour les autres.

Acre est un chef-lieu fortifié, sur le bord de la mer [...] Avant le passage d'Ibn Ṭūlūn, la ville ne possédait pas de fortification de cette taille ; mais Ibn Ṭūlūn, qui avait vu Tyr, ses défenses et le mur qui enfermait le port (*mīnā'*), décida que Acre aurait le même. Il rassembla les artisans du district et s'ouvrit de son projet. « Aujourd'hui, répondirent-ils, on ne sait plus bâtir dans l'eau ». C'est alors qu'on parla à Ibn Ṭūlūn de notre grand-père, l'architecte Abū Bakr, comme du seul qui fut vraiment au fait de ces problèmes. Ibn Ṭūlūn fit donc écrire à son gouverneur de Jérusalem pour qu'on lui dépêchât Abū Bakr. Quand il fut là et qu'on lui eut expliqué ce dont il s'agissait : « C'est, dit-il, chose facile ; il me suffit de quelques grosses pièces de sycomore. » Il fit ranger celles-ci à la surface de l'eau, en tenant compte des dimensions de la forteresse établie sur la terre ferme, puis les lia les unes aux autres, en laissant libre du côté de l'ouest, l'emplacement d'une vaste entrée. Il bâtit là-dessus, avec de la pierre et du plâtre, et assujettit les liens par groupe de cinq blocs, sous la forme d'énormes piliers qui renforçaient la construction. Plus les pièces devenaient lourdes, plus elles s'enfonçaient. Quand mon grand-père jugeait qu'elles étaient bien établies dans le sable, il les abandonnait telles quelles un an, le temps de s'assurer leur implantation. Après quoi, il recommençait à construire au même endroit. À chaque point où la construction touchait l'ancien mur, il l'y incorporait et l'y soudait. Enfin, il éleva, au-dessus de l'entrée, une arche (*qantara*). Les bateaux regagnaient le port (*mīnā'*) chaque nuit et l'on tendait, comme à Tyr, une chaîne [...] ¹⁸⁰.

179 Nāṣir-i Khusraw, *Sefer Nameh*, p. 20.

180 Muqaddasī, *Aqālīm*, p. 162-163, tr. p. 181.

Si ce passage ne se rapporte pas directement à la période fatimide, il met cependant en évidence plusieurs points importants. La perte du savoir architectural relatif aux constructions sous-marines est ici clairement exprimée. Il y a tout lieu de croire que les choses ne s'arrangèrent pas avec le temps et qu'au XI^e ou au XII^e siècle, il n'existait sans doute plus d'ingénieur capable de construire de telles fortifications. Au-delà de cet aspect, la description que donne le géographe du port de Tyr pourrait presque s'apparenter à celle de Mahdia. De telles fortifications correspondaient sans doute aux exigences et à la perception de ce que devait être un port fortifié. Originaires de Syrie, les premiers califes qui s'étaient installés en Ifrīqiyya devaient certainement connaître la plus célèbre place forte maritime musulmane de la côte syro-palestinienne. Le calife al-Mahdī s'inspira peut-être de ce modèle pour bâtir sa capitale, elle aussi située sur une presqu'île. Les textes laissent donc supposer qu'à leur retour en Orient, les Fatimides héritèrent des ports en l'état. La perte du savoir architectural ainsi que l'absence de données relatives à des travaux de fortification laissent penser que ces ports n'évoluèrent qu'assez peu du X^e au XII^e siècle. Les fouilles archéologiques effectuées à Arsūf et Acre notamment ne permettent pas de savoir s'il y eut de véritables travaux durant la période fatimide. Il semble en tout cas que les matériaux utilisés aux VIII^e et IX^e siècles lors des travaux de réparation ou de consolidation des fortifications de ces cités étaient de bien moindre qualité que précédemment¹⁸¹. Cela explique sans doute qu'à Acre, le rempart construit par Abū Bakr se fragilisa et finit par s'écrouler sous l'effet du courant de sud. Au XIII^e siècle, alors que la ville était sous domination franque, on n'en parlait plus que comme un récif, le « récif de la Tour des mouches »¹⁸². Cela permet aussi de comprendre pourquoi, du temps des Fatimides, la cité ne constituait semble-t-il pas un port utilisé pour les bâtiments militaires. Un autre passage du récit de Muqaddasī concernant Tyr laisse aussi supposer que les navires ne demeuraient dans le port (*mīnā'*) que durant la nuit. Le reste de la journée, au moins par temps calme, les navires étaient ancrés à l'extérieur. Il s'agissait sans doute de faciliter le trafic des navires qui venaient charger ou décharger le long des digues et des quais. Il semble qu'il y ait eu ainsi, au moins à Tyr, deux ensembles distincts, deux bassins, l'un intérieur et protégé par des digues et des remparts, l'autre extérieur et seulement abrité de la houle (cf. figure 10).

181 Gerthwagen, « The Crusader port of Acre », p. 556-561. Roll, « Medieval Apollonia-Arsuf: A Fortified Coastal Town in the Levant of the Early Muslim and Crusader Periods », p. 597-606.

182 Raynaud, *Chronique du Templier de Tyr*, dans *Gestes des Chiprois*, p. 226-227.

Les quelques éléments à notre disposition laissent penser que dans un premier temps, les Fatimides ne s'occupèrent qu'assez peu de leurs ports de la côte syrienne. Les murailles devaient être dans un état jugé satisfaisant et les Fatimides ne virent sans doute pas la nécessité de les consolider. Durant une partie importante du XI^e siècle, la disparition du savoir architectural et le contexte géopolitique local ne favorisèrent sans doute pas les efforts de renforcement des murailles¹⁸³. À partir des années 1070-1080, le contexte changea. Les Seldjoukides exercèrent une pression accrue sur les positions littorales fatimides et favorisèrent la prise d'autonomie de ces cités. Après 1099, les Croisés menacèrent encore plus directement la présence fatimide en Syrie-Palestine et en Égypte même. Aussi, contrairement à ce qui s'était passé durant le premier siècle de leur présence au Bilād al-Shām, la documentation révèle-t-elle que les Fatimides se soucièrent davantage de renforcer la défense de leurs possessions littorales. Les documents épigraphiques mettent en évidence des travaux de fortification dont les premières mentions remontent aux années 1080, durant le vizirat de Badr al-Jamālī. Le vizir, ancien gouverneur de Damas et d'Acre, connaissait les forces et les faiblesses des cités littorales. Les inscriptions retrouvées témoignent que des travaux furent effectués à Jubayl et Sidon dont les forteresses ou les murailles furent renforcées par des ajouts de tours notamment¹⁸⁴. Aucun document n'apparaît pour le moment concernant la réfection des murailles de Tripoli ou de Tyr dans ces mêmes années. À Ascalon, les Fatimides procédèrent aussi à quelques travaux de consolidation des fortifications. Peu réputée pour ses qualités portuaires, la cité constituait néanmoins une des plus solides places fortes côtières de la région. Elle représentait un verrou important sur la route de l'Égypte pour tous ceux qui souhaitaient s'y aventurer depuis la Syrie-Palestine. Vers 1091, la découverte d'une relique considérée comme la tête d'al-Ḥusayn conféra évidemment à la ville un statut particulier aux yeux des Fatimides et de tous les shi'ites en général. Sa mise au jour conduisit les responsables égyptiens à y bâtir un mausolée (*mashhad*) destiné à abriter la relique et Ascalon devint donc un centre de pèlerinage important pour les shi'ites¹⁸⁵. Vers 1093, Badr al-Jamālī fit procéder à quelques travaux, mais l'inscription qui fournit l'information est tronquée et ne permet pas de connaître la nature précise des réalisations ordonnées¹⁸⁶. Quelques détails apparaissent chez Maqrīzī qui mentionne pour l'année 1192 la destruction

183 Jean Skylitzès, *Empereurs*, p. 284. Cet auteur byzantin signale une première trêve de dix ans signée en 998. Ibn al-Qalānisi, *Dhayl*, p. 96-99. Ashtor, « Républiques urbaines dans le Proche-Orient à l'époque des Croisades », p. 125. Felix, *Byzans*, p. 80.

184 Combe, Sauvaget, Wiet, *Répertoire*, VII, p. 220, 258 ; VIII, p. 2, 39, 210.

185 Maqrīzī, *Itti'āz*, II, p. 22.

186 Sharon, *Corpus*, I, p. 161.

de la tour dite des Templiers (*burj al-dāwiya*) sur ordre de Saladin. Le militaire chargé de la démolition rapporta avoir vu une inscription faisant d'*al-amīr al-juyūsh* le commanditaire de cet ouvrage défensif. La date n'est toutefois pas mentionnée¹⁸⁷. Il est fort tentant de rapprocher les deux informations et de considérer qu'en 1093, Badr, très souvent qualifié d'*amīr al-juyūsh* dans les sources, fit construire un ouvrage défensif qui fut détruit un siècle plus tard par le fossoyeur de la dynastie fatimide.

Dans tous les cas, l'arrivée des Francs dans la région et la chute de la plupart des cités portuaires fatimides entre leurs mains confèrent à Ascalon un rôle majeur dans la défense de l'Égypte. À partir de 1098, la cité subit de multiples sièges et assauts qui purent endommager ses fortifications¹⁸⁸. Une inscription datant du mois d'avril 1150 indique qu'à cette date, la partie nord de la muraille fut renforcée par une tour qui venait sans doute s'intégrer sur la porte de Jaffa. Les fouilles ont révélé qu'il s'agissait en fait plus d'une petite forteresse que d'une simple tour. En outre, un glacis de protection précédait les murailles de la cité à la manière de ce que Nāṣir-ī Khusraw avait décrit pour Tripoli près d'un demi-siècle auparavant¹⁸⁹. Les travaux n'empêchèrent pas les Francs de prendre la ville en 1153 et donc de menacer plus directement l'Égypte.

Ces quelques éléments relatifs aux sites portuaires et aux aménagements des cités littorales fatimides permettent de comprendre que, durant la majorité des XI^e et XII^e siècles, les Fatimides disposèrent de suffisamment de ports pour abriter leurs bâtiments de guerre. La navigation fatimide fut sans doute davantage déterminée par les conditions climatiques qui régnaient sur les littoraux et qui imposaient des contraintes dont les navires de l'époque eurent parfois du mal à s'affranchir.

2 Les facteurs climatiques, leur incidence sur la navigation et l'organisation maritime fatimides

La question des conditions climatiques régnant sur les littoraux méditerranéens et en mer Rouge est relativement bien connue. Il est cependant nécessaire d'en dire quelques mots pour tenter de comprendre comment ces éléments purent avoir des répercussions sur l'organisation maritime de la dynastie fatimide. Les reliefs côtiers, particulièrement variés, des littoraux fatimides, jouèrent un rôle dans la navigation en offrant de multiples havres et amers aux navires. Les

187 Maqrīzī, *Sulūk*, I, p. 106.

188 Bramoullé, « Les populations littorales du Bilād al-Shām fatimide et la guerre », p. 309-310.

189 Sharon, « A new Fatimid inscription from Ascalon », p. 61-86 ; Sharon, *Corpus*, I, p. 164-167.

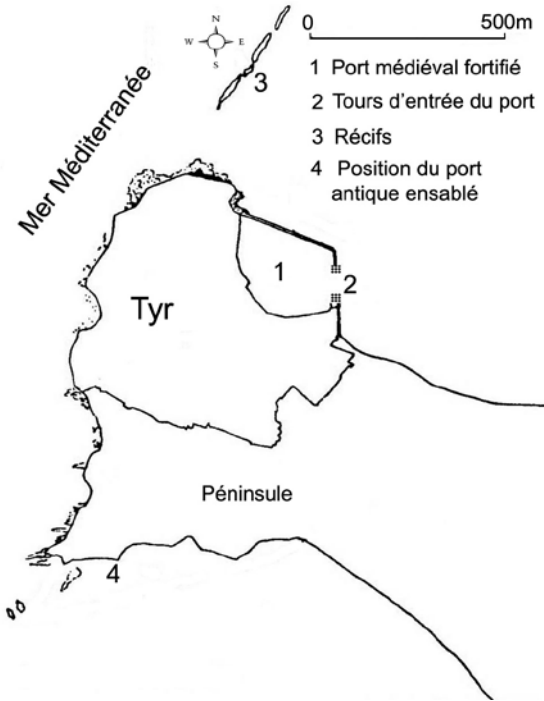


FIGURE 10
Essai de reconstitution du plan de Tyr au XII^e siècle.
Note: Gertwagen, « The Crusader port of Acre : layout and problem of maintenance », p. 581.

conditions climatiques constituaient cependant l'élément déterminant de la marche des embarcations principalement mues par les voiles. Les régimes des vents méditerranéens et de la mer Rouge, très variables selon les saisons, ne sont pas les mêmes. Les textes mettent en évidence les caractéristiques de la navigation de l'époque dans ces différents parages, et notamment l'existence de saisons plus ou moins propices. La confrontation des sources évoquant les périodes de navigation en Méditerranée et en mer Rouge tend à souligner une relative complémentarité entre ces deux ensembles maritimes. Saisonnalité et complémentarité entre ces deux mers purent ainsi avoir des implications économiques, mais aussi politiques pour les Fatimides.

2.1 *Une Méditerranée entre ouverture et fermeture*

En Méditerranée, l'existence de deux grandes saisons liées au régime des vents n'est pas une découverte de la période médiévale¹⁹⁰. Les auteurs de l'Antiquité

190 Il ne peut être question ici de rappeler tous les travaux réalisés à propos de ces phénomènes climatiques méditerranéens bien connus et de leur rôle dans la navigation antique, nous indiquons simplement quelques titres parmi les plus intéressants : Arnaud, *Les routes de la navigation antique*, p. 16. Casson, *Ships and Seafaring*, p. 270-273. Pomey,

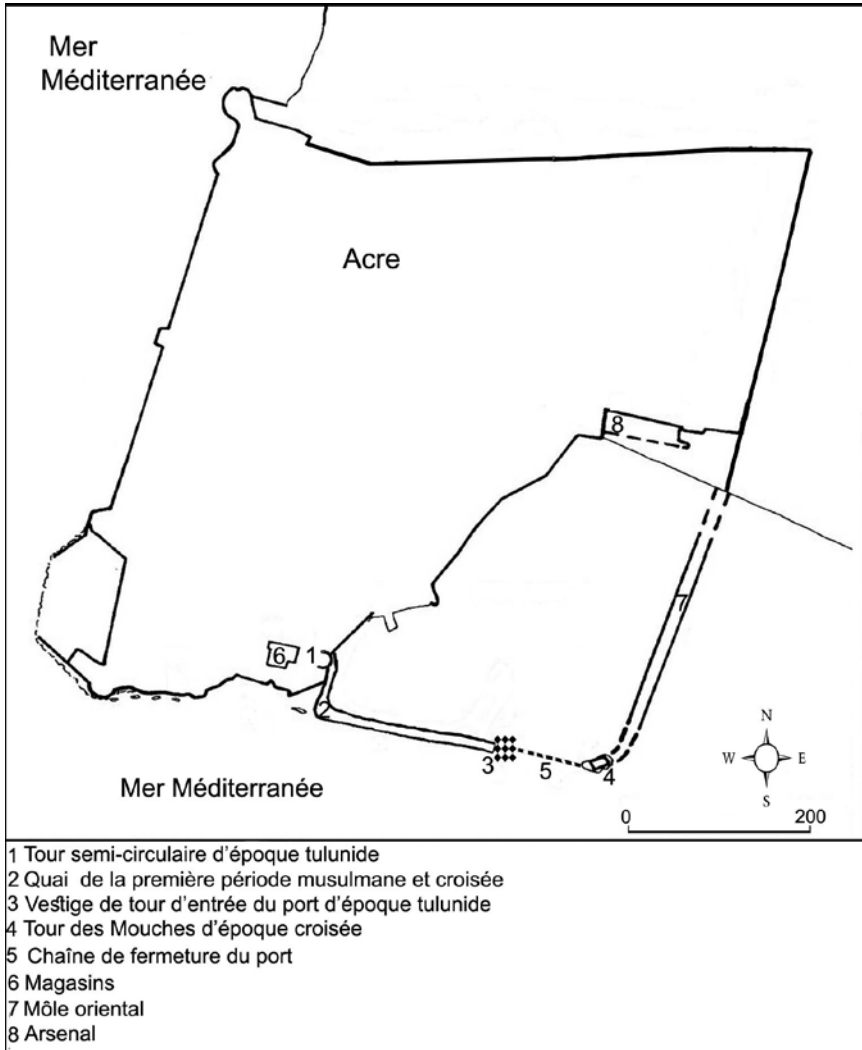


FIGURE 11 Essai de reconstitution du plan d'Acre aux XI^e et XII^e siècle.

Note: D'après un plan original de R. Gertwagen, « The Crusader port of Acre : layout and problem of maintenance », p. 579.

avaient depuis longtemps établi un double calendrier qui déterminait une époque plus ou moins longue durant laquelle la mer était considérée comme

La navigation dans l'Antiquité, p. 25-26. Rougé, *La marine dans l'Antiquité*, p. 24. Pour la période médiévale voir aussi : Pryor, *Geography*, p. 12-24, 87-101. Mc Cormick, *Origins of the European Economy*, p. 83-119, 403-638.

navigable sans trop de risques. Ainsi, il existait une phase courte qui durait seulement du 27 mai au 14 septembre, soit les quelques mois durant lesquels la stabilité des vents était la plus sûre. Les calendriers proposaient aussi une période plus longue qui allait du 10 mars au 11 novembre et qui incluait ainsi les équinoxes généralement considérés comme des moments de perturbation climatique moins propice à la sûreté de la navigation à voile¹⁹¹. Une telle partition du temps existait toujours à l'époque fatimide.

Plusieurs calendriers agricoles médiévaux concernant l'Égypte évoquent cette division du temps méditerranéen ainsi que ses conséquences militaires et administratives pour les différents territoires fatimides. Ces calendriers se trouvent dans les textes arabes, mais ils s'inspirent d'auteurs nettement plus anciens, notamment Ptolémée. Ils utilisent les mois du calendrier copte qui, à la différence du calendrier musulman, est un calendrier solaire. Ils incluent les dates d'ouverture et de fermeture de la Méditerranée à la navigation, celles du début de la culture de telle ou telle plante ainsi que le vent dominant, les impôts à payer et parfois des activités militaires spécifiques. Ainsi, au moins deux calendriers semblent se référer à la période fatimide. L'un d'entre eux fut rédigé ou recopié par Ibn Mammātī, membre de l'administration fatimide puis ayyoubide. Il propose une date d'ouverture qui correspond à la période longue des textes antiques¹⁹².

Au mois de mars (*baramhāt*), les bateaux de voyageurs (*marākib al-safariyya*) naviguent en mer entre les provinces d'Égypte, du Maghreb et le pays des *Rūms*¹⁹³. On s'occupe de disposer des troupes dans les postes-frontière (*thughūr*) protégés et des navires des flottes victorieuses (*marākib al-asāṭil al-manṣūra*) pour les défendre¹⁹⁴.

Maqrīzī précise que durant ce même mois, on s'occupait « d'envoyer des troupes dans les postes-frontière tels qu'Alexandrie, Damiette, Tinnīs et Rosette » et il ajoute qu'au temps des Fatimides « on équipait les navires de guerre (*asāṭil*)¹⁹⁵

191 Rougé, *La marine dans l'Antiquité*, p. 24.

192 Pellat, *Calendriers*, p. I-XXIV.

193 Le terme de *Rūm* s'applique aux citoyens de l'empire byzantin et, par extension, aux ressortissants des diverses nations italiennes qui purent à un moment ou un autre de leur histoire faire partie de l'empire byzantin. Comme nous le verrons, peu à peu, l'administration égyptienne désigna de manière de plus en plus précise les marchands et le vocable *Rūm* fut réservé uniquement aux Byzantins.

194 Pellat, *Calendriers*, p. 52.

195 Le vocable *uṣṭūl* (pl. : *asāṭil*), généralement traduit par flotte, peut selon le contexte également servir à désigner un navire de guerre. Cf. Dozy, *Supplément*, I, p. 22. Blau, *Dictionnaire*, p. 11.

et les galères (*marākib al-shawānī*) pour défendre les postes-frontière »¹⁹⁶. Les deux auteurs indiquent que la mer demeurait ouverte jusqu'au mois de novembre (*hatūr*)¹⁹⁷. En Égypte, le rapport est ainsi très net entre la navigation et la nécessité de renforcer les capacités défensives des sites stratégiques comme les ports. La saison de la navigation correspondait à un moment durant lequel la probabilité de raids ennemis augmentait fortement. À l'origine, les cités côtières syro-palestiniennes étaient considérées comme les postes-frontière du monde musulman. Il était donc nécessaire de les protéger en les fortifiant et en y plaçant des troupes¹⁹⁸. À l'époque d'Ibn Mammātī, ces cités appartenaient désormais aux Francs. Elles n'étaient donc plus des *thaghrs* et on comprend que l'auteur ne se référait donc qu'aux cités égyptiennes¹⁹⁹. Quelques documents indiquent toutefois que l'envoi de flottes et de garnisons au début de la saison de la navigation vers les villes littorales égyptiennes n'était que la reprise d'une pratique qui existait aux siècles précédents. Dans les années 1020-1030, quelques raids byzantins, mais surtout les attaques des Bédouins contre les villes avaient pu donner lieu à cette pratique²⁰⁰. Ainsi, le mois de mars, mois d'ouverture de la Méditerranée, donnait en quelque sorte le signal du début de l'activité navale pour la flotte fatimide qui acheminait des troupes dans les places frontière et s'y postait le temps de la saison²⁰¹. Le début de la saison de navigation déterminait d'une certaine manière la possibilité d'entreprendre des actions militaires en Syrie, car cela permettait d'acheminer relativement vite des troupes à proximité des zones d'opération et de les ravitailler. De la même manière, la fin de la saison impliquait souvent la fin des opérations militaires. Ainsi, lorsqu'en 978, Jawhar se réfugia à Ascalon et s'y trouva assiégé par les troupes d'Alp Takīn, « l'arrivée de l'hiver (*waqt al-shitā*) interdit le ravitaillement par mer » pourtant tant attendu par les troupes égyptiennes aux abois dans la cité²⁰². La fermeture de la mer précipita la reddition du général fatimide. L'ouverture et la fermeture de la Méditerranée ainsi que le régime

196 Pellat, *Calendriers*, p. 118.

197 Pellat, *Calendriers*, p. 20, 108.

198 El'Ad, « The coastal cities of Palestine », p. 146-167.

199 Ibn Mammātī fournit d'ailleurs la liste des cités qui, de sont temps, étaient considérées comme des *thughūr*. Il s'agit d'Alexandrie, Damiette, Tinnīs, Rosette et 'Aydhāb. Cf. Ibn Mammātī, *Qawānīn*, p. 325.

200 En 1024, Musabbihī évoque des navires qui partirent vers les forteresses du Bilād al-Shām (*al-ḥusūn al-shāmīyya*). Cf. Musabbihī, *Akhhār Miṣr*, p. 54. Ibn Sa'īd, *Nujūm*, p. 69. Maqrīzī, *Ittī'āz*, II, p. 155. Bianquis, *Damas et la Syrie*, I, p. 146. Gil, *Palestine*, p. 385-397.

201 L'analyse des textes révèle que le terme de *thaghr* désignait une réalité administrative et militaire spécifique. Cf. Décobert, « Alexandrie au XI^e siècle : une nouvelle topographie », p. 74-75.

202 Ibn al-Qalānīsī, *Dhayl*, p. 17. Ibn al-Dawādārī, *Kanz*, VI, p. 180.

des vents avaient donc une importance considérable sur les actions militaires fatimides en Syrie.

La saison d'ouverture de la mer correspondait aussi à la saison du commerce même si, en hiver, les caravanes de chameaux pouvaient se substituer aux navires et contribuer à maintenir une activité commerciale. À partir de la fin du x^e siècle et surtout au xi^e siècle, l'Égypte devint le centre du commerce méditerranéen. Les textes de la Geniza mettent en évidence le décalage qui existait entre la date d'ouverture de la mer à la navigation et le départ effectif des premiers bateaux qui naviguaient en convois, et parfois sous escorte, pour se protéger des divers dangers²⁰³. La navigation à destination des terres lointaines, que celles-ci soient européennes ou musulmanes, se faisait selon un double mouvement de départs et d'arrivées entre lesquels s'intercalait une période d'accalmie. La saison du commerce maritime à longue distance ne débutait réellement qu'entre la mi-avril et le début du mois de mai. Là, les premiers navires quittaient l'Égypte vers l'Ifrīqiyya, la Sicile ou al-Andalus. Les bâtiments qui partaient de Tyr ou Tripoli du Liban devaient prendre la mer un peu plus tôt, car ils passaient souvent par l'Égypte avant de poursuivre leur chemin. Ainsi, dans une lettre d'Alexandrie datée du 24 *nīsān* (mois d'avril), il est signalé que quatre navires étaient partis pour Tripoli de Libye²⁰⁴. Le 25 *nīsān*, une lettre mentionne le départ d'Ascalon de plusieurs navires pour toutes les directions de la Méditerranée²⁰⁵. Une fois cette première vague de départs passée, l'activité maritime connaissait un ralentissement jusqu'à ce que vers le milieu du mois de juillet les premiers navires arrivant du bassin occidental n'apparaissent à l'horizon. Cette phase durait jusqu'au début du mois de septembre. Un départ trop tardif augmentait les risques de rencontrer un régime de vents plus irrégulier que la normale et multipliait les probabilités d'affronter les premiers coups de vents d'automne et donc de subir une avarie. Les navires partis trop tard de l'Occident musulman ou chrétien arrivaient en novembre, voire après. Ils n'avaient plus le temps de rentrer à leur port d'attache. Cela impliquait pour les marchands arrivés à bord de ces navires un hivernage forcé dans un port oriental, loin de leur famille et avec tous les problèmes que posaient les séjours en des terres étrangères²⁰⁶.

Du milieu du mois d'août à la fin du mois de septembre, l'activité maritime s'accélérait considérablement. La fièvre du commerce s'emparait des

203 Goitein, *Mediterranean Society*, I, p. 309-330.

204 Bodl. MS Heb. a.3, f. 23, recto, l. 49, éd. Gil, *Malkhūt*, IV, doc. 739, p. 414.

205 TS.10 J. 16, f. 10, recto, l. 9, éd. Gil, *Eretz Yisra'el*, 111, doc. 505, p. 261-264. Goitein, *Mediterranean Society*, I, p. 316-317.

206 DK 22, l. 4, 11, éd. Princeton Geniza Project. TS 10 J 9, f. 26, l. 4, éd. Goitein, « Three letters from Qairawan addressed to Joseph b. Jacob b. 'Awkal », p. 166-167.

marchands originaires de l'ouest de la Méditerranée qui effectuaient leurs derniers achats dans la nervosité, car il fallait rentrer avant que la saison hivernale commence²⁰⁷. Les lettres ne mentionnent pas de bateaux prenant la mer après novembre, car le risque de perdre les marchandises était alors trop grand. Les bâtiments qui avaient quitté Alexandrie aux mois d'avril ou en mai rentraient à leurs ports d'attache vers la fin du mois d'août, tandis qu'en Orient, le moment du départ des navires « occidentaux » se situait aux alentours de la Fête de la Croix (*Id al-ṣalīb*) du calendrier copte, soit vers le 26 ou 27 septembre. Le vent qui soufflait à ce moment-là était d'ailleurs appelé *al-ṣalībīyya* ou *al-ṣalīb*²⁰⁸. Il ne s'agissait pas de tenter le sort au-delà du raisonnable d'où l'intérêt de prendre la mer durant les phases où le régime des vents était le plus prévisible et les risques relativement calculés. Dicté par l'urgence de la situation qui régnait au Caire, le voyage entrepris par le général Badr al-Jamālī à la fin du mois de décembre 1073, alors qu'il se trouvait à Acre, apparaît comme exceptionnel, car délibéré. Selon les textes, les marins furent traumatisés d'avoir eu à naviguer à cette période de l'année²⁰⁹. Ainsi, durant la mauvaise saison, la navigation à longue et moyenne distance ralentissait considérablement sans forcément s'arrêter totalement. Un cabotage local se maintenait, notamment dans la zone du delta du Nil. Un décret (*sijill*) du calife al-Ḥāfiẓ (r. 1131-1149) datant du 19 janvier 1131 évoque en effet cette navigation qui se pratiquait entre les districts côtiers du delta durant l'hiver²¹⁰.

La chronologie des départs et des arrivées, ainsi que celles des opérations navales, s'explique en grande partie par les vents dominants qui, en Méditerranée, sont essentiellement établis selon un flux d'ouest. En Méditerranée centrale, entre l'Ifrīqiyya, la Sicile et la péninsule italienne, espace qui constitua la zone maritime principale dans laquelle les flottes fatimides eurent à se déplacer durant la première période de la dynastie, le rapprochement des terres pouvait provoquer une accélération notable des flux qui soufflaient principalement du nord-ouest vers le sud-est. Lorsque les flottes fatimides se trouvaient basées à Mahdia, elles devaient donc affronter un vent défavorable qui, le plus souvent, avait tendance à les pousser vers le sud-est. Cela pourrait expliquer pourquoi les flottes ifriqiennes passaient systématiquement par Palerme où elles

207 Goitein, *Mediterranean Society*, I, p. 316-318.

208 Bodl. MS Heb. b.3, f. 23, recto l. 15, éd. Gil, *Malkhūt*, III, doc. 563, p. 868. TS 10 J 15, f. 5, recto, l. 8, éd. Gil, *Eretz Yisra'el*, III, doc. 491, p. 200.

209 Ibn Muyassar, *Muntaqā*, p. 40.

210 TS Ar. 40.37, recto l. 1, l. 10-12, éd. Khan, *Arabic legal and administrative documents*, doc. 117, p. 443-450. Il s'agissait dans ce texte d'interdire aux différents dépositaires de l'autorité publique de ces régions de réquisitionner de force les navires qui naviguaient entre ces districts côtiers.

hivernaient généralement avant de longer les côtes septentrionales pour attaquer la Calabre au printemps. Au nord de la Sicile, les navires rencontraient un vent assez favorable pour voguer vers l'est ou remonter le littoral italien vers le nord (cf. figure 15). Le franchissement des détroits, notamment celui de Messine et le canal de Sicile, n'était pas sans danger. Le courant était fort et le flux d'air s'accélérait. Cela se traduisait par de nombreux coups de vent qui eurent parfois raison des escadres fatimides²¹¹.

Dans le bassin oriental, les vents soufflaient principalement de nord-ouest tournant au nord-est au fur et à mesure de la saison. Sur la côte syro-palestinienne, les vents d'est constituaient 30% des vents soufflant entre novembre et février, c'est-à-dire au moment où la mer était fermée. Après février, le pourcentage des vents d'est, donc des vents favorables aux voyages vers l'Occident, diminue pour atteindre à 23% environ en mars-avril, puis 13% en mai, 3% en juin et seulement 1% en juillet-août. Après août, le pourcentage s'élève progressivement pour atteindre de nouveau 3% en septembre et 13% en octobre, mois qui correspondent aux retours vers l'ouest²¹². Les vents les plus favorables à la navigation depuis la Palestine vers l'Occident soufflent donc surtout durant l'hiver, lorsque les navires demeuraient à quai. L'étude des vents dans cette zone de la Méditerranée doit aussi tenir compte du rôle des vents étésiens qui, pour des navires quittant les côtes égyptiennes ou syro-palestiniennes en direction de l'ouest et du bassin occidental, étaient largement contraires. Les divers calendriers arabes signalent tous que durant les mois de juillet, d'août et de septembre « ce sont surtout les vents du nord qui soufflent »²¹³. En effet, dans le sud de la Méditerranée, les vents étésiens soufflent du nord-nord-ouest de manière très soutenue entre le mois de juillet et la fin du mois de septembre²¹⁴. Les navires qui partaient des côtes fatimides vers l'Occident devaient prendre la mer avant que les vents étésiens ne commencent. L'existence de vents locaux et ponctuels venant généralement du sud durant le printemps, tels le *Khamsîn* en Égypte et sur une grande partie des littoraux fatimides, le *Gibleh* ou *Qiblî* en Libye, ou encore le *Sirocco* en Tunisie et en Algérie, n'est pas à négliger. Ces vents soufflent en rafale et constituent un danger pour la navigation à voile. Cependant, les vents les plus utilisés par les marins consistaient en fait en des brises thermiques qui soufflent depuis la terre durant la nuit et depuis la mer pendant la journée. Ces brises étaient

211 Par exemple le 24 septembre 958. Cf. *Chronique de Cambridge*, éd. Vasiliev, *Byzance et les Arabes*, 11/2, p. 175. *Kitāb al-'Uyūn*, p. 92-93.

212 Pryor, *Geography*, p. 3.

213 Pellat, *Calendriers*, p. 16, 94, 100, 126, 128.

214 Pryor, *Geography*, p. 19-20.

essentielles pour le cabotage et la navigation à vue qui représentaient alors des types de navigation particulièrement usités. Les lettres de la Geniza attestent que les marchands passaient souvent leur dernière nuit à bord des navires. Il s'agissait sans doute pour les capitaines de profiter de ces brises qui, dès le petit matin, permettaient aux embarcations de quitter plus facilement les zones de mouillage, surtout en Égypte où les vents soufflent de face toute la journée²¹⁵.

Comme l'indique John H. Pryor, les trajets nord-sud et ouest-est étaient plus faciles que ceux effectués dans le sens inverse, surtout à partir du moment où les vents étiésiens se mettaient à souffler²¹⁶. Concrètement, pour les flottes fatimides qui naviguèrent surtout de l'Égypte vers les côtes du Bilād al-Shām, donc plein est pendant quelques milles puis nord-nord-est ensuite, les vents dominants étaient défavorables sur la majeure partie du trajet. Les voiles triangulaires sans doute gréées sur les bâtiments fatimides permettaient de mieux remonter au vent tout comme le courant marin qui longeait la côte depuis l'Égypte. Enfin, l'utilisation des brises thermiques du matin facilitait ces trajets. Ces diverses conditions climatiques rendaient les déplacements des flottes fatimides vers la Syrie réalisables, mais pas toujours aisés puisqu'il fallait prendre en compte un certain nombre de critères qui pouvaient aisément changer et ralentir la progression des navires. Tant que les flottes égyptiennes maîtrisaient leur calendrier d'opération, ce qui fut le cas jusqu'à la fin des années 1090, les conditions de navigation ne constituaient pas vraiment un problème. Les choses changèrent considérablement avec les croisades. Après 1099, la navigation vers le Bilād al-Shām devint plus problématique pour les flottes égyptiennes. Le calendrier des actions militaires fut bouleversé par la présence des armées européennes qui comprirent tout l'intérêt qu'elles avaient à lancer des opérations qui ne tombaient pas toujours à des périodes durant lesquelles les conditions de navigation étaient les plus propices aux embarcations égyptiennes qui naviguaient vers la Syrie. D'autre part, avec la perte assez rapide du contrôle de la plupart des cités littorales syro-palestiniennes, la route maritime traditionnelle empruntée par les flottes égyptiennes, celle de la côte, devint beaucoup plus risquée. Le passage par la haute mer, en direction de Chypre, était possible, mais il s'avérait plus dangereux et moins pratique que le trajet côtier le long duquel non seulement tous les points de repère étaient connus, mais où les flottes pouvaient bénéficier des brises thermiques et du courant.

La plus grande régularité des vents constatée dans le bassin oriental de la Méditerranée n'excluait évidemment pas les coups de vent. Même durant la meilleure saison, la navigation entre l'Égypte et les côtes syro-palestiniennes

215 Goitein, *Mediterranean Society*, I, p. 314.

216 Pryor, *Geography*, p. 89-90.

pouvait devenir périlleuse. Conjuguées aux vents locaux, notamment au *Khamsin* qui, sur les littoraux fatimides d'Égypte, de Palestine et de Syrie, souffle de terre et du sud-est, les brises thermiques entraînent parfois des conditions de navigation particulièrement redoutées de ceux qui voyageaient dans ces parages. Ainsi, il fallut plus de sept jours à un navire marchand parti de Tinnîs pour rallier Jaffa, tant le vent poussait le bâtiment vers la haute mer²¹⁷. « Nous mîmes à la voile (depuis Tyr) en direction de Jaffa, le port de Ramlah. Cependant, un fort vent de terre se leva. Il se transforma en tempête et nous poussa droit en haute mer où nous restâmes pendant quatre jours [...] »²¹⁸. Ces quelques lignes tirées d'une lettre écrite dans les années 1060 et rédigées sous le coup de l'émotion ne sont qu'un témoignage parmi tant d'autres. Elles illustrent à quel point les forces de la nature dictaient aux hommes les conditions de la navigation d'alors. Ces aléas météorologiques purent avoir des conséquences notables sur les mouvements des flottes fatimides, particulièrement au moment des croisades lorsqu'elles durent souvent naviguer dans l'urgence, vers les cités portuaires assiégées par les Francs. Quelques textes relatent ainsi des cas de gros temps et de tempêtes qui surprirent en mer des flottes fatimides en route pour remplir des missions de rétablissement de l'ordre ou de renfort. Ainsi, au printemps 996, un fort vent ou une tempête (*riḥ 'azīma*) se manifesta aux abords de Tortose et détruisit la flotte fatimide venue assister les troupes terrestres qui assiégeaient la cité²¹⁹. Les sources signalent plusieurs cas de flottes détruites ou retardées par des vents contraires durant les années 1100. Entre le 24 et le 28 août 1105, vingt-cinq navires fatimides furent détruits par une tempête alors qu'ils tentaient de regagner l'Égypte après l'échec du siège de Jaffa²²⁰. L'extrait tiré de l'ouvrage d'Ibn al-Qalānīsī mis en exergue de ce chapitre témoigne qu'au début du mois de juillet 1109, une flotte fatimide chargée d'aller assister Tripoli, alors en passe de tomber aux mains des Francs, fut retardée par des vents contraires. Elle ne parvint seulement en vue de Tyr que huit jours après la chute de Tripoli²²¹. Les récits des historiens musulmans qui cherchent à rejeter sur les forces de la nature plutôt que sur l'incurie des responsables égyptiens les responsabilités des échecs fatimides, ne manquent évidemment pas de poser question, mais nombre de lettres de la Geniza

217 TS 10 J 20, f. 4, recto, l. 5, éd. Gil, *Malkhūt*, 111, doc. 339, p. 110-111.

218 TS 8 J 9, f. 27, recto, l. 3-4, éd. Gil, *Eretz Yisra'el*, 111, doc. 507, p. 267.

219 Anṭākī, *Histoire*, xxiii, p. 449.

220 Foucher de Chartres, *Histoire des Croisades*, p. 153.

221 Ibn al-Qalānīsī, *Dhayl*, p. 164. Sibṭ Ibn al-Jawzī, *Mir'āt al-Zamān*, éd. M. al-Ghāmīdī, 11, p. 425-426. Ibn Muyassar, *Muntaqā*, p. 78. Maqrīzī, *Ittī'āz*, 111, éd. M.H.M. Aḥmad, p. 43-44.

attestent des problèmes que les vents contraires pouvaient provoquer dans ces parages²²².

La vitesse de déplacement des bateaux dépendait de plusieurs facteurs comme le sens du vent, la direction du navire et le mode de propulsion utilisé. Les bâtiments fatimides, comme la plupart des navires de cette époque, associaient le plus souvent la voile et les rames²²³. Ainsi, au XI^e siècle, les documents indiquent que le voyage entre Alexandrie et Palerme ou Mahdia prenait entre vingt et vingt-cinq jours de mer²²⁴. Il fallait environ une petite semaine si les conditions étaient bonnes, huit jours si le navire prenait l'eau comme le signale une lettre des années 1050, pour rallier Tripoli du Liban depuis Alexandrie²²⁵. Nāṣir-ī Khusraw rapporte que vingt jours de navigation séparaient Tinnīs de Constantinople²²⁶. Le trajet entre Alexandrie et Damiette ou Tinnīs se faisait quant à lui en trois ou quatre jours environ. Si la vitesse de navigation devait être prise en compte, notamment pour les commerçants, c'est parce qu'il s'agissait de pouvoir rentrer chez soi avant que la mer ne se ferme à la navigation, mais aussi parce qu'il fallait arriver en Égypte pour bénéficier des nouveaux arrivages de produits issus du commerce de la mer Rouge, mer dont la saisonnalité était différente et, du point de vue commercial, complémentaire de celle de la Méditerranée.

2.2 *La mer Rouge : la navigation au rythme des moussons*

En mer Rouge, le régime des vents et les courants dépendaient des deux moussons. D'une manière générale, le vent de nord ou de nord-ouest y souffle 80% du temps. Cela facilitait donc les trajets de l'Égypte vers le sud de la mer Rouge. Ainsi, de mai à octobre, le vent souffle principalement du nord ou du nord-ouest et provoque un courant descendant. Durant les mois d'été (juillet-août), les vents du sud sont quasiment nuls et il est compliqué de parcourir la mer Rouge depuis le golfe d'Aden vers le nord. Du mois d'octobre jusqu'en avril, le vent du sud souffle de manière plus régulière et atteint un maximum vers les mois de décembre et janvier²²⁷. L'alternance des deux moussons entraînait donc

222 Nous reviendrons plus en détail sur cet épisode dans le chapitre 2, § 3.1 « La bataille de Palestine ».

223 Sur ce point voir le chapitre 4, § 1.3 « Effectifs et composition des flottes fatimides ».

224 Nāṣir-ī Khusraw, *Sefer Nameh*, p. 55. Une lettre évoque un trajet réalisé en 13 jours, mais le voyage est alors qualifié de rapide. Cf. Goitein, *Mediterranean Society*, 1, p. 324-325. Udovitch, « Time, the sea and Society : duration of commercial voyages on the Southern shores of the Mediterranean during the high middle ages », p. 503-563.

225 TS 12 241, recto, l. 4-6, éd. Gil, *Malkhūt*, IV, doc. 660, p. 184.

226 Nāṣir-ī Khusraw, *Sefer Nameh*, p. 51.

227 *Instructions Nautiques : mer Rouge. Golfe d'Aden*, p. 11-12.

d'importants mouvements de navires dans une direction puis dans une autre. Il semble bien que les marchands qui participaient au convoi du Kārim profitaient du vent du nord pour faire leur trajet entre l'Égypte et Aden²²⁸. Le trajet vers l'Égypte s'effectuait pendant les mois où la probabilité de bénéficier des vents du sud était la plus forte, c'est-à-dire entre novembre et mars ou avril, avant que les vents et les courants ne redeviennent contraires. Les navires militaires fatimides basés à 'Aydhāb servaient notamment à protéger les bateaux des marchands du Kārim entre Suakin et 'Aydhāb²²⁹. Pour être efficaces, les mouvements de la flotte fatimide devaient donc être associés à la saisonnalité des convois du Kārim²³⁰. Cela laisse supposer qu'au moment du retour vers l'Égypte des navires composant le convoi, la flotte fatimide attendaient à Suakin où un rendez-vous avait sans doute été fixé.

Le trajet entre Suakin et Fustât en passant par les étapes intermédiaires comme 'Aydhāb et Qūs prenait presque deux mois. Les marchandises du grand commerce indien parvenaient donc dans les boutiques des marchands juste au moment où la saison méditerranéenne commençait. Il existait une réelle complémentarité entre les deux espaces maritimes, complémentarité qui ne manqua pas d'être exploitée par les Fatimides et qui était notamment permise par le Nil, principale voie de circulation en Égypte. La période hivernale, qui commençait en Méditerranée à partir de novembre, ne correspondait pas une morte saison. Les marchands profitaient de cette période pour reconstituer leurs stocks en acquérant des marchandises destinées à être vendues lors de la saison de la navigation en Méditerranée. Nombreux étaient les marchands qui se rendaient alors vers la mer Rouge pour rallier les ports du Yémen et de l'Inde afin de se procurer les produits si prisés par les négociants occidentaux. Le Nil, qui jouait déjà un rôle considérable comme voie de circulation avant l'arrivée des Fatimides, vit son rôle se renforcer de manière considérable à partir du développement du port de 'Aydhāb. Le fleuve permettait l'agriculture, mais il favorisa aussi les relations entre la Méditerranée et la mer Rouge.

2.3 *Le Nil : un pont fluvial entre deux mers*

Entre la Méditerranée et la mer Rouge, le Nil faisait office de véritable trait d'union, voire de pont fluvial qui permettait de relier les deux espaces

228 Éric Vallet a montré qu'à l'époque rasūlide le départ du Kārim égyptien (*al-kārim al-Miṣrī*) se faisait vers le mois de juin, et que les bornes chronologiques qui correspondaient à la saison de ce convoi, c'est-à-dire à l'arrivée à Aden des marchands en provenance de l'Égypte, se situaient entre « le 30 ḥazīrān/juin et le 21 tishrīn 11/novembre » Cf. Vallet, *Arabie*, p. 476-477.

229 Qalqashandī, *Ṣubḥ*, III, p. 596-597.

230 Goitein, « The Beginnings of the Kārim merchants », p. 351-360.

maritimes en passant par Fustât, principale ville commerciale d'Égypte²³¹. De mars à octobre, le fleuve connaissait en effet un ballet incessant d'embarcations qui reliaient le cœur agricole du pays à l'ensemble urbain d'al-Fustât et à Alexandrie, premier port du pays sur la Méditerranée²³². Les populations locales s'activaient en fonction de cette période cruciale qui voyait les navires emporter les marchandises à destination de l'outre-mer chrétien ou musulman. Le phénomène bien connu des crues impliquait une sorte de système double qui différenciail le fleuve lui-même de son delta dont certains branches ou canaux, celui d'Alexandrie surtout, n'étaient navigables qu'entre août et septembre, lorsque la crue atteignait son maximum²³³. La mesure de la hauteur d'eau constituait un enjeu essentiel de la vie de l'Égypte. La mesure officielle s'effectuait dans le Nilomètre (*al-miqyās*), à la pointe sud de l'île de Rawḍa. Ce nilomètre avait été bâti sous Ibn Ṭūlūn et les Fatimides y procédèrent à quelques travaux, notamment sous les califes al-Zāhir (r. 1021-1035) et al-Mustanṣir (r. 1035-1094)²³⁴. L'évolution de la crue faisait l'objet de relevés quotidiens. La crue était considérée comme bonne dès lors qu'elle atteignait 17 coudées. Nāṣir-ī Khusraw rapporte qu'en cas de hauteur inférieure à dix sept coudées, les paysans ne payaient aucune taxe foncière²³⁵. On comprend dès lors que la mesure journalière de la hauteur d'eau, la communication du niveau atteint par la crue et l'entretien du nilomètre aient constitué un enjeu majeur durant toute la période fatimide. Dès 973, le calife al-Mu'izz interdit d'ailleurs l'annonce publique de la hauteur d'eau sans son autorisation préalable. Cette interdiction demeura en vigueur durant tout le califat²³⁶. Le fonctionnaire chargé de ces responsabilités depuis la création du nilomètre portait le titre d'Ibn Abī al-Raḍḍā, il fut donc sommé de communiquer avant tout ses mesures au calife²³⁷.

231 Pour un aperçu global de la navigation sur le Nil à l'époque médiévale voir Cooper, *The Medieval Nile*.

232 Sur le poids économique de Fustât et d'Alexandrie voir Udovitch, « Alexandria in the 11th and 12th Centuries. Letters and documents of the Cairo geniza merchants : an interim balance sheet », p. 99-112. Udovitch, « A Tale of two Cities : commercial relations between Cairo and Alexandria during the second half of the 11th century », p. 143-162.

233 Idrīsī, *Nuzhat*, éd. I, p. 325, tr. p. 224. Pellat, *Calendriers*, p. 92, 96. Cooper, *Medieval Nile*, p. 103-112.

234 Popper, *The Cairo Nilometer*, p. 26.

235 Nāṣir-ī Khusraw, *Sefer Nameh*, p. 52-53.

236 Sanders, *Ritual, Politics and the City*, p. 99-100.

237 Ce nom était à l'origine celui du premier fonctionnaire chrétien chargé de la surveillance et de l'entretien du Nilomètre de Rawḍa. Tous ceux qui remplirent ensuite la fonction portèrent ce titre. Cf. Musabbiḥī, *Akhbār Miṣr*, p. 37, note 3.

Au-delà du rôle majeur du Nil pour l'agriculture, le fleuve joua aussi un rôle essentiel dans la communication entre Fustât et la Haute-Égypte et, au-delà, la mer Rouge. Les ambassadeurs utilisaient principalement le fleuve pour apporter des nouvelles au calife. Dès le XI^e siècle, les textes témoignent de l'arrivée à Fustât de cadeaux et de messagers en provenance du Yémen alors aux mains des Sulayhides, principaux alliés des Fatimides dans cette région²³⁸. Au XII^e siècle, 'Umāra al-Ḥakamī (m. 1171) et d'autres empruntèrent à plusieurs reprises la voie nilotique pour transporter des messages entre le calife du Caire et le shérif de la Mecque ou encore les émirs zuray'ides d'Aden²³⁹. Le trajet entre Fustât et Qûs prenait entre 15 et 20 jours à l'aller comme au retour. Il fallait 5 à 6 jours de plus pour rallier Assouan. Plus qu'un simple cours d'eau permettant l'irrigation des terres agricoles, le Nil permettait au califat d'être en contact avec deux espaces maritimes dans lesquels ses intérêts économiques et politiques étaient grands. Le Nil, espace de navigation intérieure, contribuait en fait très largement à l'ouverture de l'Égypte vers l'extérieur et à l'accélération des échanges maritimes qui, sans lui, auraient sans doute été beaucoup plus lents. Le contrôle de la navigation fluviale constituait un enjeu économique majeur²⁴⁰. Cela permettait à l'administration de prélever de fortes sommes sur les embarcations, les marchandises et les hommes qui empruntaient le fleuve et d'exercer une surveillance sur le trafic fluvial²⁴¹. Vers le sud, les cités d'al-Minya, d'Akhmîm et de Qûs constituaient autant de lieux de péage de droits de passage²⁴². Tant les lettres de la Geniza que les géographes permettent d'avoir une idée des trajets empruntés, notamment en direction du delta où les multiples canaux offraient plusieurs possibilités. La liaison Fustât-Alexandrie était sans aucun doute la plus importante. Hors de la période de la crue du Nil, le trafic fluvial entre la capitale économique de l'Égypte et Alexandrie se faisaient par Rosette qui, à moins de dix kilomètres de la mer et à environ cinquante d'Alexandrie, constituait souvent le terminus du voyage. Au passage d'Ibn Ḥawqal dans les années 970 comme au XII^e siècle, cette ville posée dans les sables du delta était considérée comme très active et dotée de marchés dynamiques²⁴³. Elle formait l'étape essentielle du transfert des marchandises entre Alexandrie et Fustât. Les conditions de navigation difficiles à l'endroit où la bouche de Rosette se jetait dans la mer rendaient plus

238 Idrīs, *Uyūn*, VII, p. 87.

239 'Umāra al-Ḥakamī, *Nukat*, p. 121, 123.

240 Nous reviendrons sur cet aspect dans le chapitre 8.

241 Goitein, *Mediterranean Society*, I, p. 295-300.

242 TS 10 J 16 f. 15, marge l. 3, éd. Goitein, Friedman, *Sefer Hōdū*, II-56, p. 386. Bodl. MS Heb. a.2, f. 17, recto, l. 3, éd. Friedberg Geniza Project.

243 Ibn Ḥawqal, *Ṣūrat al-arḍ*, éd. p. 140, tr. I, p. 139. Idrīsī, *Nuzhat*, I, p. 331.

que périlleux le passage des navires hauturiers par cette bouche du Nil. À l'été 1798, les conditions décrites par l'ingénieur Jollois qui, à bord d'un modeste aviso, s'aventurait par la mer d'Alexandrie à Rosette, ne devaient guère différer de celle qui régnaient à la période médiévale²⁴⁴.

Le *bughāz*, c'est-à-dire localement la rencontre des eaux douces et salées, l'opposition entre le courant du fleuve et celui qui passait devant le delta, sans compter la côte très basse et le vent permanent rendaient obligatoire l'utilisation d'un pilote expérimenté qui seul pouvait mener l'embarcation saine et sauve à Rosette. Les risques pris et le temps perdu à trouver un pilote justifiaient sans surprise que Rosette n'ait pas vraiment été considérée comme un port de mer. Quelques lettres ainsi qu'Ibn Mammātī signalent bien que de temps en temps un navire hauturier s'aventurait dans la bouche du Nil et venait s'amarrer à Rosette²⁴⁵. Ibn Mammātī précise toutefois qu'il ne s'y trouvait aucune administration douanière et qu'il fallait dans ces cas-là dépêcher sur place un inspecteur du port d'Alexandrie qui procédait au dédouanement des marchandises²⁴⁶. Ainsi, c'est à Rosette que les marchands embarquaient pour Fustât après avoir fait une journée ou une journée et demie de trajet par la voie terrestre depuis Alexandrie. C'est aussi à Rosette qu'ils débarquaient pour continuer par la route lorsqu'ils arrivaient de Fustât²⁴⁷. Une lettre d'avril 1030 précise que des barges fluviales (ar. *jurūm*, sing. *jarm*) continuaient à relier les deux cités directement par la mer, mais les risques encourus laissent penser que ce ne fut pas l'option la plus répandue et que les marchands préféraient la voie terrestre pour acheminer leurs marchandises jusqu'à Alexandrie depuis Rosette²⁴⁸. Al-Bakrī évoque néanmoins les dangers qui existaient aussi sur la route car le chemin, bien que très fréquenté, était soumis aux caprices du fleuve et de la mer ainsi que des lacs, ceux d'Edkou et d'Aboukir dont les eaux recouvraient parfois la route par endroit. Une signalisation existait qui permettait aux animaux de bât de rester sur le bon chemin sous peine de périr noyés et de provoquer la perte des marchandises transportées²⁴⁹. Quoi qu'il en soit, Rosette, cité posée dans les sables sur la rive occidentale du canal constituait donc un lieu de rupture de charge majeur à l'ouest du delta. Elle donnait lieu au

244 Jollois, « Notice sur la ville de Rosette », dans *Description de l'Égypte, État moderne*, II, p. 334.

245 Bodl. MS Heb d.66, f.54, recto, l. 6-12, éd. Gil, *Malkhūt*, IV, doc. 704, p. 329.

246 Ibn Mammātī, *Qawānīn*, p. 327. Makhzūmī, *Minhāj*, p. 14.

247 Idrīsī, *Nuzhat*, I, p. 343. TS 12. 566, recto, l. 5, éd. Gil, *Malkhūt*, II, doc. 116, p. 326. TS 12.335, verso, l. 10, éd. Gil, *Malkhūt*, III, doc. 487, p. 626. ENA 1822 a, f. 58, verso, l. 12 ; ENA 2805, f.14, l. 10 ; TS 10 J 11, f. 8, recto, l. 8, éd. Princeton Geniza Project.

248 TS 13 J 19, f. 29, recto, l. 14, éd. Gil, *Malkhūt*, II, doc. 188, p. 534.

249 Bakrī, *Masālik*, II, p. 627.

paiement de droit de transfert mentionnés dans les lettres commerciales qui évoquent le « droit du débarcadère de Rosette (*wājib sāḥil Rashīd*) »²⁵⁰. Il fallait attendre l'été pour voir une alternative fluviale plus occidentale se mettre en place, celle du canal d'Alexandrie. Toutefois, Ibn Ḥawqal rapporte que même à ce moment là les marchands n'embarquaient ni ne parvenaient à Alexandrie directement. Les derniers kilomètres de ce canal étaient trop ensablés. C'était donc dans une localité située au sud-est du grand port, à al-Kariyūn (cf. figures 13 et 14), que les marchands s'embarquaient pour Fustât ou en débarquaient²⁵¹.

Si l'on analyse le rôle du Nil d'un point de vue naval, durant toute la période fatimide, le fleuve favorisa la constitution de la flotte fatimide et son maintien en activité par la protection qu'il offrait. En choisissant de placer leur principale base navale et leur arsenal loin de la mer, à environ une semaine de navigation selon la branche choisie pour sortir, les Fatimides se plaçaient dans une position particulière. Il fallait pouvoir approvisionner l'arsenal en matériaux de construction navale. Or, une partie non négligeable des matériaux arrivait dans les ports du delta, notamment à Alexandrie, par la mer. À une période où le roulage était peu développé, les barges fluviales constituaient donc le seul moyen de transport de ces matériaux vers l'arsenal de Fustât. Le transfert de ces matériaux, comme celui de toutes les autres marchandises vers Fustât, était toutefois soumis aux caprices du fleuve. Le Nil imposait son rythme à la navigation fluviale et les Fatimides n'eurent d'autre choix que de s'adapter.

En Haute-Égypte, les acacias (*sant*) des forêts domaniales étaient coupés durant le mois d'avril puis entreposés le long des berges du Nil jusqu'au mois de juin. Lorsque la crue commençait, ce bois était chargé sur des barges pour être emporté jusqu'à Fustât afin d'être utilisé « pour la construction des navires (*bi-rasm 'imārat al-marākib*) »²⁵². Les matériaux de construction navale qui se trouvaient à Alexandrie ne pouvaient être transportés à Fustât qu'au mois d'août, au maximum de la crue. Ce n'est en effet que lorsque le canal était enfin en eau que les embarcations remontaient d'Alexandrie, ou plutôt d'al-Kariyūn, vers Fustât avec le « bois, le fer et d'autres matériaux pour la construction des bateaux (*al-akhshāb wa-l-ḥadīd wa-ghayr dhālika min al-aṣnāf bi-rasm 'imārat al-marākib*) »²⁵³. D'autres embarcations vogaient en direction de la mer chargées de marchandises, notamment d'alun nécessaire aux règlements des

250 Bodl. MS Heb. d.65, f. 18, recto, l. 4-5, 7 ; TS K15, f. 53, marge, l. 15, éd. Gil, *Malkhūt*, 11, doc. 195, p. 577 ; doc. 274, p. 819. TS 12 J 2, f.66, recto, l. 23, verso l. 12, éd. Friedberg Geniza Project.

251 Ibn Ḥawqal, *Ṣūrat al-arḍ*, éd. p. 140, tr. 1, p. 139.

252 Maqrīzī et Ibn Mammātī cités par Pellat, *Calendriers*, p. 64, 80, 120.

253 Pellat, *Calendriers*, p. 60, 64, 78, 92. Ibn Mammātī, *Qawānīn*, p. 327.

achats effectués par les services officiels²⁵⁴. Du bois ou du fer devaient aussi parvenir à Fustât *via* les ports de Tinnîs ou Damiette, mais les textes ne précisent cependant pas l'existence d'une saison particulière pour acheminer les matériaux en provenance de ces deux cités, car les canaux principaux qui y menaient étaient plus ou moins navigables toute l'année. Ainsi, le fleuve, en facilitant le transport des produits pondéreux nécessaires à la construction navale, permettait l'approvisionnement de l'arsenal de Fustât et, plus largement, celui des marchés de cette immense métropole qui dépendait de l'extérieur pour son approvisionnement. Nāṣir-ī Khusraw rapporte que de grandes quantités de fruits étaient expédiées d'Alexandrie à Fustât par le fleuve²⁵⁵. Il précise aussi que de très nombreuses barques destinées aux transports des marchandises jusqu'aux portes mêmes des boutiques de Fustât étaient fabriquées dans la petite ville d'al-Ṣālihiyya, à l'est du delta (cf. figure 13).

En privilégiant Fustât comme arsenal et base navale principale de leur marine, les Fatimides choisirent donc délibérément d'éloigner leur flotte des zones d'opération traditionnelles, c'est-à-dire du Bilād al-Shām. Une telle option faisait néanmoins peser sur la marine des contraintes qui ne s'accordaient guère avec une mise en route rapide des navires. Il s'agissait de faire emprunter à des flottes de plusieurs dizaines de navires de guerre une voie navigable réputée pour ses dangers. À défaut d'être plus rapide, il fallait donc trouver la voie de sortie vers la Méditerranée la meilleure ou la plus sûre. Le théâtre d'opérations principal des bâtiments égyptiens se trouvait à l'est du delta ; la branche occidentale du Nil, celle de Rosette, était exclue, car elle rallongeait de presque cinq ou six jours de navigation le trajet vers les cibles potentielles et, bien que praticable, s'avérait trop risquée pour les flottes. Le canal d'Alexandrie, même au moment de la crue, n'était pas praticable jusqu'à la mer. La logique imposait donc comme principale voie de sortie vers la mer soit le chenal qui menait jusqu'à Tinnîs *via* le lac Manzala, c'est-à-dire la branche dite de Tinnîs, soit la branche qui passait par Damiette (cf. figure 13). Il apparaît que selon les périodes, les flottes fatimides prirent des options différentes.

Au x^e et durant une partie du xi^e siècle, les navires choisirent donc l'option la plus orientale, c'est-à-dire celle qui passait par une des branches qui ralliaient le lac Manzala puis Tinnîs²⁵⁶. Le trajet prenait presque une semaine et le parcours exact n'est pas connu. On peut supposer que la flotte ne passait pas par la branche dite d'al-Faramâ, celle empruntée par Nāṣir-ī Khusraw en août

254 Voir le chapitre 9 pour la description de ce système.

255 Nāṣir-ī Khusraw, *Sefer Nameh*, p. 51, 54.

256 Musabbihī, *Akhbār Miṣr*, p. 44, 54. Nuwayrī, *Nihāyat*, xxviii, p. 138-139. Maqrīzī, *Itti'āz*, I, p. 194 ; II, p. 147, 155. Maqrīzī, *Muqaffā*, III, p. 245.

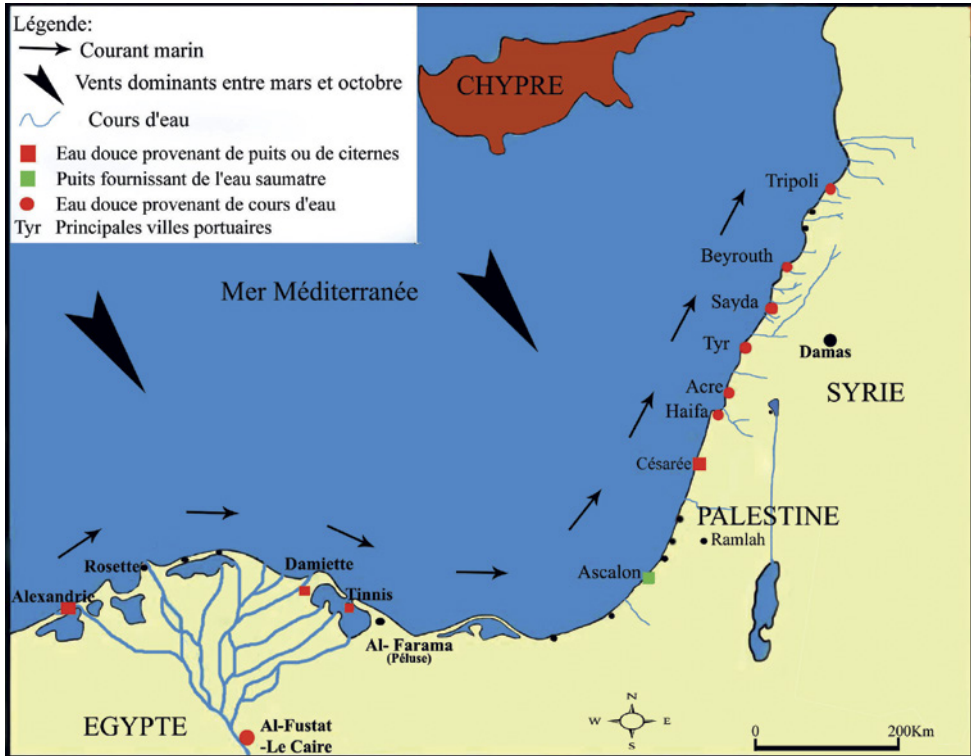


FIGURE 12 Conditions de navigation sur les littoraux d'Égypte, de Palestine et de Syrie

1048 pour venir à Fustât²⁵⁷. Le fait que ce voyageur ait débarqué à al-Šālihiyya pour continuer à pied signifie que même à cette période de l'année, le reste du voyage vers la capitale n'était plus possible en bateau à cause du niveau d'eau insuffisant dans cette branche. Les textes rapportent en effet que sous le vizir al-Afḍal, l'eau arrivait avec peine dans la province de la Sharqiyya par la branche de Faramâ aussi appelée branche pélusiaque. Le vizir ordonna alors le creusement du canal dit d'Abī Munajjā à partir de janvier 1113²⁵⁸. Le chenal emprunté jusqu'au XI^e siècle par les flottes fatimides était sans doute le canal dit de Tinnîs ou branche tanitique situé un peu plus au nord que le précédent (cf. figure 13). Le passage des flottes et des navires officiels par Tinnîs fut maintenu

257 Ce dernier explique qu'il quitta Tinnîs à bord d'une barque et qu'il se rendit jusqu'à al-Šālihiyya où il débarqua et il continua ensuite à pied. Cf. Našir-i Khusraw, *Sefer Nameh*, p. 51.

258 Ce canal existait auparavant sous le nom de canal d'al-Faramâ, mais il prit le nom de celui qui dirigea les travaux de réaménagement. Cf. Maqṛizī, *Khiṭaṭ*, II, p. 584. Maqṛizī, *Itti'āz*, III, p. 50.

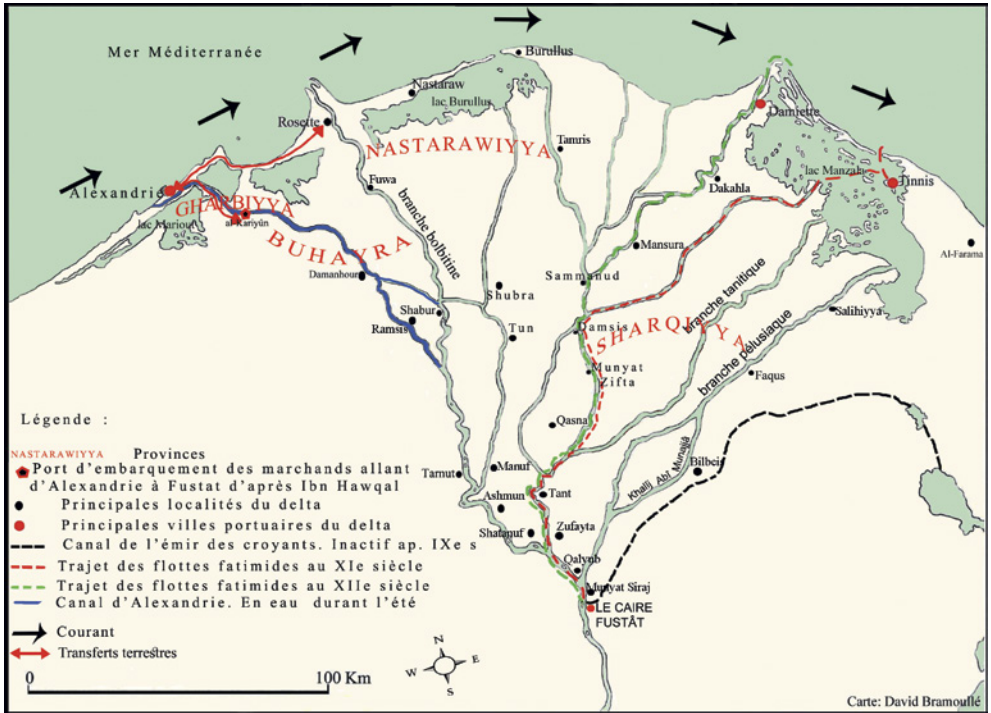


FIGURE 13 Essai de reconstitution du delta du Nil sous les Fatimides

encore quelques années après le voyage de Nāṣir-ī Khusraw comme le confirme le *Kitāb al-dhakhā'ir wa-l-tuḥaf* dont l'auteur indique qu'en 1053, alors qu'il se trouvait lui-même à Tinnīs, un ambassadeur de l'empereur byzantin arriva par mer avec des cadeaux de très grande valeur. L'émissaire venait renouveler la paix conclue quelques années plus tôt avec al-Mustanṣir. L'auteur précise que l'ambassadeur arriva dans la cité insulaire de l'est du delta à bord d'un bateau qualifié de *shalandī*, et que les cadeaux les plus lourds se trouvaient à bord d'un navire de transport (*darmūn*)²⁵⁹. Les deux navires remontèrent le Nil jusqu'au Caire et le voyage de retour se fit aussi par Tinnīs qui était donc toujours à ce moment le point de passage officiel. La cité insulaire vivait ses derniers jours comme point de passage des flottes fatimides. Dans tous les cas, l'assèchement ou l'envasement des chenaux orientaux du Nil semble décisif pour comprendre l'évolution du trajet des flottes lors des départs en expédition. À partir des années 1070, l'option de la branche de Damiette semble avoir été de plus en plus privilégiée au détriment de celle de Tinnīs. En janvier 1073, la flotte de Badr

259 Ibn al-Zubayr, *Dhakhā'ir*, p. 77.

al-Jamālī qui arrivait d'Acre passa par Damiette et non pas par Tinnīs²⁶⁰. La saison, qui correspondait aux basses eaux du Nil, explique sans doute en partie la halte à Damiette. Toutefois, l'habitude de faire transiter les navires de guerre par Damiette s'installa progressivement après les années 1070. Au XI^e siècle, lorsque les textes précisent les trajets des flottes égyptiennes, Tinnīs n'apparaît plus et c'est Damiette seule qui est citée comme ville étape des bâtiments qui se rendaient en Méditerranée depuis Fustât²⁶¹. Si le passage par la branche de Damiette augmentait le temps de trajet des flottes, la branche était toutefois plus large et sans doute aussi plus profonde que celle de Tinnīs. Elle était donc navigable toute l'année par des flottes composées de plus en plus de navires²⁶². Les bâtiments eux-mêmes devinrent de plus en plus lourds et cela pouvait poser des problèmes de tirant d'eau²⁶³. Ces transformations des navires et des flottes sont à mettre en relation avec un possible comblement progressif de la branche qui reliait Fustât à Tinnīs ainsi que du chenal qui traversait le lac Manzala. La hauteur d'eau y était généralement faible et n'atteignait pas toujours le niveau suffisant pour permettre aux plus grands bâtiments de passer, surtout en dehors des mois de crue²⁶⁴.

Parmi les éléments qui permettent d'expliquer le changement de trajet des flottes, l'évolution des opérations navales fatimides et de leur calendrier constituent des éléments essentiels. Aux X^e et XI^e siècles, les flottes fatimides ne sortaient que dans le cadre d'opérations de convoyage de troupes vers la Palestine et la Syrie. Surtout, la marine égyptienne n'était pas, ou presque pas, dans la nécessité de réagir vite à une menace. Le calendrier d'action des navires partis de Fustât correspondait à peu près au rythme du Nil. Lorsque les Byzantins entreprenaient des opérations militaires, cela se produisait le plus souvent durant la saison qui correspondait peu ou prou à la période de la crue. Avec les croisades, la guerre changea de nature et de saisonnalité. La présence des Francs, vouée à être permanente, imposa aux Fatimides un rythme différent de celui qui avait été jusqu'alors suivi par les flottes et les populations syro-palestiniennes²⁶⁵. Les navires de guerre égyptiens furent de plus en plus contraints de prendre la mer à des périodes qui ne correspondaient pas

260 Ibn Muyassar, *Muntaqā*, p. 40.

261 Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 98.

262 Les escadres comprenaient entre 20 et 30 bâtiments au XI^e siècle et elles atteignaient régulièrement 40, 60 voire 70 navires au siècle suivant. Cf. notre chapitre consacré aux flottes fatimides.

263 Voir le chapitre 4.

264 Ibn Ḥawqal, *Ṣūrat al-arḍ*, éd. p. 156, tr. 1, p. 154. Idrīsī, *Nuzhat*, éd. 1, p. 338, tr. p. 236.

265 Bramoullé, « Populations littorales du Bilād al-Shām fatimide et la guerre, IV^e/X^e-VI^e/XI^e siècles », p. 303-336.

toujours à l'étiage du Nil. Dans ces conditions, la branche de Tinnîs ne constituait sans doute plus la meilleure option, car la hauteur d'eau n'y était pas suffisante au moment où les bateaux devaient partir en mission.

En outre, du point de vue de la localisation de la flotte fatimide et de son rapport au fleuve, la période des croisades permet de mettre en évidence ce qui peut apparaître comme un paradoxe. La principale base navale de la dynastie demeura Fustât où la majorité de la flotte était mise en chantier et où elle était aussi basée. Les flottes égyptiennes, lorsqu'elles partaient en opération, n'avaient donc pas d'autre possibilité que d'emprunter l'une ou l'autre branche du Nil. Le fleuve, dont le cours n'était pas toujours certain, même pour des pilotes aguerris, imposait une navigation lente et prudente jusqu'à la mer. Cette contrainte contribuait à ralentir considérablement la vitesse de réaction de la marine fatimide. Nombre de cités côtières assiégées par les Francs tombèrent avant même que les renforts ne parviennent sur place. Il fallait presque deux mois entre le début d'un siège et l'arrivée des troupes fatimides sur le terrain des opérations²⁶⁶. La première partie du voyage, sur le Nil, était la plus lente. De ce point de vue là, le Nil et le choix de Fustât comme base navale principale de la dynastie apparaissent comme des facteurs négatifs qui contribuèrent à la lenteur des opérations fatimides. Cependant, le rapport entre le Nil et la flotte peut s'envisager sous un angle totalement différent. Pour mettre la flotte à l'abri, le Nil formait une bien meilleure barrière protectrice que les murailles qui fermaient les ports du Bilād al-Shām. Protégés par les méandres tortueux du fleuve, la flotte fatimide et son arsenal majeur ne purent jamais être détruits par les troupes croisées, car trop éloignés des côtes. Pour les armées chrétiennes, le Nil constituait donc une barrière difficile à franchir comme l'illustrent les échecs successifs d'Amaury en septembre 1163, lorsque les Égyptiens ouvrirent les digues pour noyer les Croisés. En 1168 encore, après le pillage de Tinnîs, les navires croisés ne purent remonter le Nil bloqué par les Égyptiens. Enfin, en octobre-novembre 1169, une chaîne fut tendue en travers du fleuve devant Damiette pour empêcher les bâtiments ennemis d'avancer pendant que des barques chargées de matière inflammable étaient poussées par le vent du sud et le courant vers les vaisseaux chrétiens²⁶⁷. Le Nil constituait donc moins un handicap qu'une barrière protectrice qui permit aux Fatimides d'entretenir leurs vaisseaux et de mener des opérations navales durant presque toute la période envisagée ici.

Après la conquête de l'Égypte et de la Syrie-Palestine, les Fatimides purent disposer d'une immense façade maritime sur laquelle se trouvaient des villes

266 Hamblin, « The Fatimid navy during the early Crusades », p. 80 et note 26.

267 Guillaume de Tyr, *Histoire*, III, p. 169, 242, 256, 261.

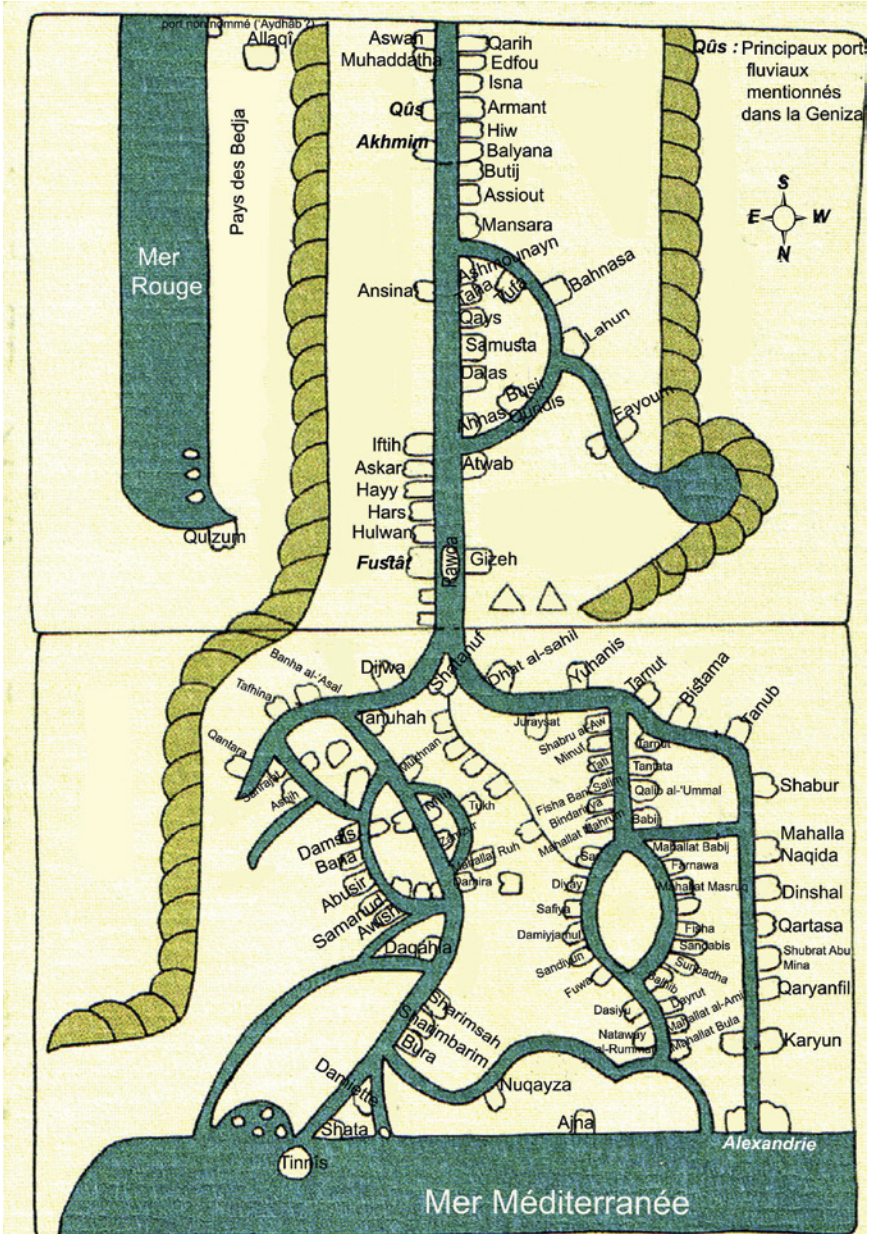


FIGURE 14 Le Nil d'après Ibn Hawqal.
Note: Ibn Hawqal, MS Topkapi Sarayi 3346.

portuaires prestigieuses et bien équipées. Cela constituait un atout précieux pour une dynastie qui s'était imposée en Ifrīqiyya comme l'une des principales puissances navales de la période. Ainsi, à partir de 969, presque toutes les conditions étaient réunies pour que la dynastie exerce un pouvoir hégémonique sur la mer. Les potentialités qu'offraient les littoraux maghrébins et siciliens d'un côté puis égyptiens et syro-palestiniens de l'autre laissaient supposer que les califes allaient utiliser leur marine avec la même intensité qu'en Ifrīqiyya. La documentation montre au contraire que l'utilisation de la flotte dépendait largement plus des projets et des volontés politiques des hommes à la tête de la dynastie que des conditions naturelles.

L'évolution du rapport de force entre la marine fatimide et ses adversaires

Au temps de l'État musulman (d'Orient), les musulmans s'emparèrent de toute la Méditerranée et étendirent sur elle leur pouvoir et leur domination. Les nations chrétiennes étaient impuissantes contre les flottes de l'islam en Méditerranée. [...] Abû-l-Qâsim le Shî'ite et ses descendants envoyèrent des expéditions navales, depuis Mahdia jusqu'à l'île de Gênes : elles revenaient victorieuses et chargées de butin. [...] Pendant toute cette période, les musulmans l'emportaient sur la plus grande partie de la Méditerranée. Leurs flottes y croisaient en tous sens et leurs armées, parties de la Sicile, traversaient la mer pour débarquer sur la rive nord, sur le continent, en face de l'île. [...] C'est ce qui eut lieu sous le règne des Banû Abî-l-Ḥusayn, gouverneurs de Sicile, qui défendaient la cause fatimide. [...] La flotte musulmane s'acharnait sur elles (les îles de la mer Égée). Ses navires, nombreux et bien équipés, couvraient la plus grande partie de la Méditerranée, pour y accomplir leurs missions, tant pacifiques que guerrières : les chrétiens n'y pouvaient pas même faire flotter des planches. Il se fit, cependant, plus tard, que les dynasties umayyade et fatimide s'affaiblirent et devinrent débiles. Alors les chrétiens mirent la main sur les îles orientales de la Méditerranée – la Sicile, la Crète et Malte. Ils attaquèrent les côtes syriennes et s'emparèrent de Tripoli, d'Ascalon, de Tyr et d'Acre. Ils prirent ainsi tous les ports de Syrie. [...] Au XI^e siècle, ce sont eux qui avaient la suprématie en Méditerranée. Dès lors, en Égypte comme en Syrie, l'intérêt pour la flotte s'amenuisa et disparut. Depuis, ces pays n'ont plus montré, pour les choses de la mer, leur ancienne disposition, si marquée sous les Fatimides¹.



¹ Ibn Khaldûn, *Discours*, p. 396-397.

Depuis Ibn Khaldūn, la marine fatimide a fait l'objet d'avis contradictoires. Considérée comme l'une des plus puissantes marines musulmanes par les uns, ses capacités réelles ont pu être relativisées par d'autres². Sans doute plus intéressante et révélatrice de la puissance navale que le simple sort des armes, dont l'histoire montre combien il put être soumis aux éléments naturels, si capricieux en Méditerranée, fut la résistance navale que les Fatimides surent opposer à leurs ennemis en des moments pourtant critiques de leur histoire. C'est cela qui caractérise sans doute le mieux la puissance navale de la dynastie ismaélienne.

Au-delà du bilan des confrontations entre la marine fatimide et ses adversaires, par ailleurs assez bien connu, il s'agit de comprendre le contexte opérationnel dans lequel se déroulèrent ces entreprises navales et de les analyser à l'aune des objectifs de la dynastie et des stratégies fixées par les hommes au pouvoir. L'utilisation de la flotte se fit en effet en fonction des buts définis par les hommes à la tête de la dynastie. Analyser les évolutions des objectifs politico-militaires fatimides pourrait en effet contribuer à mieux comprendre ce qu'Ibn Khaldūn perçoit comme un désintérêt pour la flotte et un affaiblissement de la puissance navale fatimide. L'utilisation de la flotte se fit aussi d'après la perception que les Fatimides avaient de la marine et de ce qu'ils pensaient pouvoir en tirer, c'est-à-dire en fonction de la pensée navale développée par la dynastie.

Ainsi, il faut s'immerger dans la chronologie des entreprises navales fatimides pour comprendre les changements d'objectifs et de stratégies de la dynastie fatimide. Trois, voire quatre grandes périodes d'activité de la flotte se succèdent correspondant à plusieurs changements d'objectifs assez nets. Entre chaque période, voire à l'intérieur de ce que nous avons pu identifier comme une période, des phases de ralentissement des activités navales ont parfois pu faire croire à une disparition momentanée de la flotte fatimide. Les chroniqueurs médiévaux, attachés au spectaculaire et au mémorable, négligèrent peut-être les opérations de routine qui impliquaient néanmoins le maintien en activité d'une marine.

Ce sont les années passées en Ifrīqiyya (909-973) qui doivent en premier lieu attirer notre attention tant elles font figure de moment fondateur et constituent

2 Sur les partisans d'une marine fatimide toujours puissante et active cf. al-Abbadī, Al-Sayyid, *Ta'rikh al-bahriyya al-islāmiyya*, p. 63. Ḥamdānī, « Some considerations of the Fatimids as a Mediterranean power », p. 385-386. Shaban, *Islamic History; A new interpretation*, 1, p. 192-193. Pour un avis plus mitigé voir Ayalon, « The Mamluks and naval power: a phase of the struggle between Islam and Christian Europe », p. 4. Ehrenkreutz, « The place of Saladin in the naval history », p. 100-116. Lev, « The Fatimid navy, Byzantium, and the Mediterranean sea, 996-1036 », p. 250.

la période d'apogée de la marine fatimide. L'installation en Égypte de la dynastie, surtout après la mort d'al-Mu'izz, jusqu'aux dernières années du XI^e siècle, forme ensuite une phase de ralentissement des activités navales. L'arrivée des Croisés et, avec eux, des flottes européennes sur la scène syro-palestinienne, constitue enfin le dernier grand moment pour la marine fatimide qui connut en soixante-douze ans deux cycles d'intenses activités navales entrecoupés par près de trente années de quasi-silence des sources.

1 L'élaboration et l'apogée de la puissance navale fatimide (910-975)

La documentation permet de dégager plusieurs grandes phases d'action de la marine fatimide durant le temps où les califes restèrent en Ifrīqiyya. Les règnes des deux premiers souverains, al-Mahdī (r. 910-934) et al-Qā'im (r. 934-946) constituèrent davantage des périodes de tâtonnements durant lesquelles la marine, bien qu'utilisée et parfois victorieuse, ne bénéficia peut-être pas de toute l'attention requise. Les règnes d'al-Manṣūr (r. 946-953) et surtout de son fils al-Mu'izz li-Dīn Allāh (r. 953-975) constituent le moment fort de la marine d'Ifrīqiyya. La flotte fatimide bénéficia ainsi durant ces années d'une nouvelle considération caractérisée par une certaine stabilité dans le commandement. Cela lui permit d'atteindre un niveau d'activité et d'efficacité décrit par Ibn Khaldūn. Jusqu'à la mort d'al-Mu'izz, la dynastie resta dans ce que nous appellerons une "logique ifriqiyenne". Par cette expression nous désignons un mode de fonctionnement extrêmement centralisé autour de la personne du calife, et des objectifs politico-idéologiques tournés essentiellement vers l'Orient abasside et le rêve de domination du monde musulman.

1.1 *Le legs aghlabide*

L'histoire maritime de la dynastie fatimide en Afrique du Nord ne se déroula pas dans un territoire vierge. Elle s'inscrit au contraire dans une longue tradition de développement des infrastructures portuaires, de guerre navale et de commerce maritime qui remontait loin en arrière. Sans revenir à la fondation de Carthage par les Phéniciens, il faut rappeler que ces derniers élaborèrent un réseau portuaire le long des côtes de l'Afrique du Nord, réseau qui fut peu à peu récupéré et complété par les Grecs, les Romains et les Byzantins. À partir du VII^e siècle, les conquérants musulmans reprirent à leur compte cette tradition en réutilisant parfois les infrastructures antiques et en construisirent de nouvelles. Avant d'être éliminés par les forces berbères au service d'Abū 'Abd Allāh puis des imams ismaéliens, les Aghlabides posèrent à leur tour de solides fondations sur lesquelles s'appuyèrent les Fatimides pour bâtir leur propre

puissance navale. De ce legs, l'historiographie ismaélienne ne dit évidemment rien alors qu'il constitue sans doute un élément essentiel pour comprendre le développement ultérieur de la puissance maritime fatimide. L'héritage dont bénéficièrent les Fatimides fut multiforme. Constitué d'éléments très concrets tels que des navires ou encore des ports et des bases navales, il se composait largement autant sinon plus d'une véritable culture et tradition du raid maritime développée par les Aghlabides. Il ne fait aucun doute que la politique navale offensive des émirs aghlabides à l'encontre des chrétiens de Sicile ou d'Italie du Sud influença les Fatimides qui souhaitaient se présenter comme les véritables défenseurs du monde musulman et donc se devaient de mener des actions au moins aussi spectaculaires que celles de leurs prédécesseurs immédiats.

Pour mieux comprendre ce legs, il faut donc retracer, ne serait-ce que brièvement, quelques-unes des opérations navales ordonnées par ces émirs qui présidèrent aux destinées de l'Ifrīqiyya, d'une large partie de l'Afrique du Nord et de la Sicile entre 800 et 909. Des raids maritimes avaient déjà été organisés depuis les côtes Nord-africaines par les conquérants musulmans³. Toutefois, il semble que le dernier raid musulman vers les côtes chrétiennes organisé depuis l'Ifrīqiyya datait de 752. Comme ailleurs dans le monde musulman, la révolution abbasside avait déstabilisé l'Ifrīqiyya et entraîné des révoltes qui empêchèrent les gouverneurs locaux de se préoccuper de l'organisation de raids contre les chrétiens. Ainsi, lorsque Ibrahīm b. al-Aghlab arriva dans la province en 800, il s'était écoulé un demi-siècle sans expédition navale musulmane. Vingt années s'écoulèrent encore avant que les nouveaux maîtres de la région ne se décident à utiliser la marine. Malgré tout, dans ce domaine, les Aghlabides franchirent un pas supplémentaire dans l'utilisation de la flotte ; ils systématisèrent les campagnes de raids maritimes et renforcèrent l'ampleur de ces derniers⁴. Les textes rédigés par des musulmans, mais aussi par chrétiens témoignent de pas moins d'une cinquantaine d'expéditions navales organisées entre le début des années 820 et 909. La conquête progressive de la Sicile par les forces ifriqiyennes contribua grandement à faciliter les opérations navales vers les côtes chrétiennes des mers Adriatique et Tyrrhénienne. Les opérations navales aghlabides débutèrent réellement à partir de 821-822. Partie d'Ifrīqiyya et dirigée contre la Sardaigne, la première grande expédition n'obtint pas les résultats escomptés, car un grand nombre de navires furent détruits⁵. Cette

3 Sur ces raids voir notamment Ibn 'Abd al-Ḥakam, *Conquête de l'Afrique du Nord et de l'Espagne*, éd. et tr. p. 115. Sebag, « Les expéditions maritimes arabes du VIII^e siècle », p. 73-82.

4 Talbi, *L'émirat aghlabide*, p. 380 et sv.

5 Ibn al-Athīr, *Kāmil*, v, p. 184, 204. Ibn 'Idhārī, *Bayān*, I, p. 97.

attaque contre une île sous juridiction carolingienne aboutit toutefois à la fin des rapports relativement amicaux qu'entretenaient jusqu'alors les deux puissances. L'accord de paix signé vers 800 entre l'émir aghlabide 'Abd Allāh (r. 812-817) et les Grecs de Sicile résista un peu plus longtemps, mais il finit pas être remis en cause à son tour lorsqu'au printemps 827, Ziyādat Allah 1^{er} (r. 817-838) décida de profiter des relations difficiles entre Euphémios le patrice de Sicile et Constantinople, pour amorcer la conquête de l'île⁶. De cette attaque résulte la mise en place d'une véritable « politique sicilienne de l'émirat aghlabide » qui consistait à véritablement s'implanter dans l'île et, si possible, sur la terre ferme italienne et pas seulement de menacer ponctuellement ces deux territoires depuis l'Ifriqiyya⁷. Il y avait là une volonté de revenir aux premiers temps des conquêtes musulmanes et détendre un peu plus le *dār al-islām*. Ce premier véritable assaut aboutit à la prise de Mazzara sur la côte sud (cf. figure 15). À partir de cette date, la conquête de la Sicile se poursuivit avec plus ou moins de vigueur jusqu'aux dernières années de la dynastie aghlabide. Durant l'été 831, Palerme fut prise et devint la capitale provinciale de la Sicile musulmane. À l'extrémité orientale de l'île, Messine tomba aux mains des Aghlabides en 842-843⁸. Entre les deux dates, plusieurs forteresses chrétiennes passèrent sous le contrôle des musulmans⁹. Les nouvelles terres conquises furent mises en valeur par des esclaves capturés lors des raids terrestres et maritimes¹⁰.

La conquête de cités littorales siciliennes contribua grandement à faire des Aghlabides une puissance navale menaçante pour les villes chrétiennes de la péninsule italienne. Les émirs aghlabides lancèrent leurs bâtiments contre Brindisi en 838 ou encore Tarente en 840. Ils n'hésitèrent pas à provoquer Venise dans la mer Tyrrhénienne où, après avoir infligé une défaite aux vaisseaux de la cité de Saint-Marc, les navires musulmans remontèrent jusqu'à l'embouchure

6 Sur cette tentative et la situation qui conduisit à la prise de la Sicile par les Aghlabides voir : Vasiliev, *Byzance et les Arabes*, I, p. 66-69. Ahrweiler, *Byzance et la mer*, p. 91-94. Nef, « Comment les Aghlabides ont décidé de conquérir la Sicile ... », p. 191-215.

7 Sur cette politique sicilienne voir Nef, « Comment les Aghlabides ont décidé de conquérir la Sicile ... », p. 191-211.

8 Ibn al-Athīr, *Kāmil*, v, p. 267.

9 Il s'agit notamment de Platani (*Iblātānū*), Caltabellota (*Qal'at al-Ballūt*). Durant les années 850, plusieurs grandes forteresses grecques dont Taormine, Qaṣr al-Ḥadīd (ou al-Jadīd), Cefalù ou encore Castrogiovanni (Enna) furent ravagées. Syracuse, la capitale grecque de l'île de tomba aux mains des troupes aghlabides qu'en en mai 878 (*Ramadan* 264) et Taormine en 902. Cf. Ibn al-Athīr, *Kāmil*, v, p. 253, p. 289-290. Ibn al-Athīr, *Kāmil*, vi, p. 5-6, 19. Ibn 'Idhārī, *Bayān*, I, p. 111-112, 117. Nuwayrī, *Nihāyat*, éd. Amari, *Biblioteca Arabo Sicula*, p. 431, 449. *Chronique de Cambridge*, éd. Vasiliev, *Byzance et les Arabes*, II/2, p. 100, 102.

10 Sur cet aspect cf. Dāwūdī, *Amwāl*, p. 401-444.

du Pô et razièrent Ancône en 840¹¹. Les Aghlabides défièrent l'ensemble de la chrétienté en lançant une expédition navale qui, après avoir pris Ostie, remonta le Tibre jusqu'à Rome en août 846¹². Les forces navales ifriqiyennes, loin de se contenter de raids ponctuels, s'emparèrent durablement de plusieurs cités littorales sur la côte italienne. Ainsi Tarente jusqu'en 880, mais aussi Santa Severina, Amantea et Tropea devinrent des bases navales avancées en territoire chrétien¹³. Bien que séparées les unes des autres, ces cités semblent avoir été incluses dans une nouvelle province « européenne » de l'État aghlabide, province que les sources arabes qualifient de « Grande Terre (*al-arḍ al-kabīra*) », du nom qu'elles donnaient à la péninsule italienne. Cette province reçut un gouverneur après 871¹⁴. En 902, l'émir Ibrahim II (r. 875-902) qui nourrissait le rêve de prendre Rome et Constantinople à la fois organisa une dernière grande offensive en Calabre¹⁵.

Ainsi, en matière d'activité navale, le legs aghlabide était particulièrement conséquent. Les plus grandes cités chrétiennes de la péninsule avaient été razziées par les troupes aghlabides transportées par mer. Les Byzantins, eux-mêmes considérés par les auteurs musulmans comme les maîtres de la Méditerranée, n'avaient pu véritablement s'opposer à la progression musulmane en Sicile. Les Aghlabides développèrent donc une marine active et relativement efficace dont l'organisation demeure largement méconnue. Dans tous les cas, elle s'appuyait sur des éléments humains (les marins) et matériels (les navires) qui furent sans aucun doute utilisés par les tout premiers souverains ismaéliens du Maghreb. L'importance de l'activité navale développée par les émirs d'Ifrīqiyya ne manqua sans aucun doute pas d'inspirer les califes fatimides qui souhaitaient appuyer et justifier leurs prétentions politico-religieuses en s'autoproclamant uniques véritables défenseurs du monde musulman, les seuls capables d'infliger des défaites aux ennemis de l'islam et donc de mener un jihad victorieux. Une fois maîtres d'un territoire à partir desquels avaient été lancées tant d'opérations navales, les Fatimides n'eurent d'autre choix que de poursuivre la politique offensive de leurs prédécesseurs voire de faire mieux,

11 Talbi, *L'émirat aghlabide*, II, p. 445-447. Vasiliev, *Byzance et les Arabes*, I, p. 181-183.

12 Ce sont essentiellement des sources chrétiennes qui nous renseignent sur cette campagne. Cf. Talbi, *L'émirat aghlabide*, II, p. 452-454.

13 La prise de Tarente contribua d'une part à faciliter les opérations le long des côtes de l'Adriatique et, d'autre part à la constitution, en 847, de l'émirat semi-indépendant de Bari jusqu'à son retour dans le giron de l'empereur d'Occident Louis II (m. 875) en 871. Cf. Ibn al-Athīr, *Kāmil*, v, p. 263. Balādhurī, *Futūḥ*, p. 328.

14 Ibn al-Athīr, *Kāmil*, v, p. 290. Ibn 'Idhārī, *Bayān*, I, p. 115. Talbi, *L'émirat aghlabide*, II, p. 512.

15 Ibn al-Athīr, *Kāmil*, VI, p. 5-6. *Chronique de Cambridge*, éd. Vasiliev, *Byzance et les Arabes*, II/2, p. 102. Nu'mān, *Ifītāḥ*, p. 92.

ou au moins de le laisser croire par l'intermédiaire d'une propagande active. Il s'agissait de faire oublier les coups d'éclat de la marine aghlabide. Dans ce domaine, la propagande fatimide fut plutôt efficace. Si l'on reprend le passage d'Ibn Khaldūn consacré à la puissance de la flotte musulmane, l'auteur reconnaît le rôle des Aghlabides dans la prise de la Sicile, mais ne dit rien de leurs opérations navales alors qu'il encense les actions de la marine fatimide et rappelle par exemple le raid contre Gênes au temps d'al-Qā'im (r. 934-946)¹⁶.

Au-delà des raids maritimes et de cette politique résolument offensive menée par les émirs de Raqqāda vers les territoires chrétiens, la question du legs que les Aghlabides laissèrent aux Fatimides est en fait beaucoup plus large. Elle concerne les bases navales que les Aghlabides équipèrent et qui purent très vite servir aux premiers raids maritimes fatimides. Les expéditions navales aghlabides s'appuyaient sur un réseau de ports et surtout de bases navales et d'arsenaux maritimes. Si le premier arsenal d'Ifrīqiyya avait été construit à Tunis vers 698-699 sur les ordres du calife umayyade 'Abd al-Malik b. Marwān, l'hostilité de la population locale contraignit les émirs aghlabides à chercher un autre site, plus près de leur résidence de Raqqāda et sans doute aussi plus aisément contrôlable¹⁷. Sousse, sur le littoral oriental de l'Ifrīqiyya fut donc choisie et dotée d'un arsenal « pour la construction des navires de la marine »¹⁸. La ville possédait déjà un bassin fermé dont l'origine remontait à la période antique¹⁹. L'arsenal se trouvait, semble-t-il, entre le bassin et le ribat bâti entre 771 et 788 et renforcé par le premier émir aghlabide²⁰. Ainsi, lorsqu'en 912, le premier calife fatimide 'Abd Allāh al-Mahdī décida d'envoyer des navires contre Tripoli dont la population refusait de reconnaître son autorité sur la région, la flotte partit de Sousse. Cette dernière cité servit de base de départ des bâtiments fatimides envoyés vers la Sicile en 915-916 ou encore vers l'Égypte en 919-920. Sousse ne constituait pas la seule base navale aghlabide sur la façade orientale de l'Ifrīqiyya. Ibn 'Idhārī indique que Lamṭa, au sud de Sousse, était aussi considérée comme un port de guerre et une base de départ vers la Sicile²¹. En 914-915, une flotte fatimide mouillait à Lamṭa, ce qui suggère que cette ville servit encore de base navale²².

Pour protéger les populations contre de possibles tentatives ennemies, les émirs aghlabides avaient érigé ou renforcé des fortins répartis le long de

16 Ibn Khaldūn, *Discours*, p. 395-396.

17 Bakrī, *Masālik*, II, p. 695.

18 Ya'qūbī, *Buldān*, éd. p. 348, tr. p. 210.

19 Lézine, *Architecture de l'Ifrīqiyya*, p. 110. Lézine, *Sousse et Tunis*, p. 88-94.

20 Lézine, « Deux ribats du Sahel tunisien », p. 179-288.

21 Ibn 'Idhārī, *Bayān*, I, p. 171.

22 Ibn 'Idhārī, *Bayān*, I, p. 149.

la bande littorale et qui prennent souvent le nom de ribats²³. Ces édifices, le plus souvent situés dans des sites où des troupes pouvaient débarquer étaient généralement occupés non pas par des troupes régulières, mais par des garnisons de pieux volontaires en armes qui souhaitaient accomplir leur devoir de jihad. Cette tradition s'appuyait sur le statut particulier dont jouissaient les littoraux musulmans faisant face aux terres chrétiennes. Les côtes étaient souvent considérées comme des frontières militaires du monde musulman, des espaces stratégiques qui demandaient une surveillance particulière. Il est difficile de dire dans quelle mesure ce réseau de fortins côtiers contribua à asseoir la puissance navale fatimide, car une intense propagande malékite les décrit comme des espaces de résistance, au moins passive, au pouvoir ismaélien sur l'Afrique du Nord. Dans son *Kitāb riyāḍ al-nufūs*, ouvrage consacré à décrire la vie des pieux malékites d'Ifrīqiyya, Abū Bakr al-Mālikī évoque à plusieurs reprises la vie dans les ribats au temps des Fatimides. L'ouvrage est trop anti-shi'ite pour être pris au pied de la lettre. Il semble pourtant que 'Abd Allāh al-Mahdī démantela plusieurs ribats afin de réduire l'influence religieuse et le danger militaire que faisaient peser les sunnites en arme qui s'y trouvaient. Ainsi, le premier cadī shi'ite d'Ifrīqiyya, Muḥammad b. 'Umar al-Marwarrūdhī « [...] fit confisquer l'argent des biens meubles [qui permettaient aux dévots des ribats de vivre] ainsi que les armes des forteresses maritimes. Il ordonna aux juristes de ne plus rendre d'avis juridiques »²⁴. Il semble aussi que certains de ces édifices, notamment le Qaṣr Ziyād, au sud de Sousse, furent transformés en magasin pour des équipements maritimes (*li-'uddat al-baḥr*)²⁵. Les textes ne disent rien quant à l'érection de ribats sous les Fatimides. La période de construction de ce genre de bâtiments semblait révolue. Il ne semble pas pour autant que les Fatimides démantelèrent tous ces édifices et, dans certains cas, ils purent y placer des contingents de troupes berbères²⁶.

Enfin, quelques éléments laissent penser que le legs aghlabide en matière maritime fut aussi constitué de navires. À quelques exceptions près, les Aghlabides et leurs partisans ne prirent pas la mer lors de leur fuite devant les troupes d'Abū 'Abd Allāh. La voie terrestre, alors jugée plus sûre, constitua le principal chemin de l'exil vers l'Égypte. Aussi est-il couramment admis que les navires aghlabides échurent donc en grande partie aux nouveaux maîtres

23 Ya'qūbī, *Buldān*, éd., p. 350, tr. p. 213. Lézine, « Deux ribats du sahel tunisien », p. 179-288. Halm, « Nachrichten zu Bauden der Aghlabiden und Fatimiden in Lybien und Tunisien », p. 129-157. Sur le phénomène des ribats voir notamment Picard, Borrut, « Râbata, Ribât, Râbata : une institution à reconsidérer », p. 34-65.

24 Mālikī, *Riyāḍ*, II, p. 56.

25 Mālikī, *Riyāḍ*, II, p. 222.

26 Ibn Ḥawqal, *Sūrat al-arḍ*, éd. p. 76, tr. I, p. 72.

de la région. Il faut sans doute relativiser cette conclusion. En effet, la dernière grande expédition navale aghlabide clairement identifiée remonte à 902. Après cette date, nul doute qu'Ibrāhīm II fut plus occupé à tenter de contenir le soulèvement des Berbères orchestré par le *dā'ī* fatimide que d'attaquer les chrétiens en Méditerranée. Après 902, plus aucun texte ne mentionne donc d'expédition navale depuis l'Ifrīqiyya jusqu'à 912 qui constitue la première expédition organisée par al-Mahdī contre Tripoli. La question qui se pose est donc celle du sort de la flotte aghlabide après 902 et de la possibilité d'une récupération des navires par les troupes fatimides à partir de 909.

Écartons tout d'abord l'aspect technique de la question qui consisterait à se dire que des navires en bois n'auraient pu durer si longtemps. Du strict point de vue technique, en 912 l'utilisation de bâtiments en bois construits plus de dix ans auparavant était tout à fait possible si ces navires furent entretenus correctement. Aucun document n'évoque cet aspect-là, mais la fuite par navire, *via* Lamṭa, une des bases navales aghlabides, d'Ibn al-Ṣā'igh, le dernier vizir de la dynastie, pourrait suggérer que des bâtiments s'y trouvaient encore en 909²⁷. Rien ne dit toutefois qu'il s'agissait d'un vaisseau de la flotte et il est tout à fait possible qu'il se soit agi d'une embarcation privée. Il s'avère donc difficile d'avoir une idée claire concernant cet aspect du legs aghlabide. La manière dont les chroniques évoquent l'utilisation de la flotte par les Fatimides en 909 laisse néanmoins penser qu'il s'agissait de bateaux qui existaient déjà. Il est par contre assez évident qu'en constituant une marine active et en organisant des raids maritimes réguliers, les Aghlabides contribuèrent largement si ce n'est à créer, au moins à renforcer ce qui peut-être décrit non seulement comme une culture maritime, mais aussi comme une culture de la guerre navale au sein des populations musulmanes d'Ifrīqiyya et de Sicile. Une culture qui ne se limitait pas au simple fait de trouver des équipages capables de combattre en mer ou à naviguer vers des cibles situées à plusieurs jours de mer, mais qui comprenait aussi une tradition de construction navale parmi les populations ainsi que, très certainement, même si sur ce point les sources demeurent muettes, des réseaux d'approvisionnement des arsenaux en matériaux stratégiques. De tout ces éléments, les Fatimides purent profiter une fois au pouvoir pour atteindre un niveau peut-être supérieur d'organisation et de puissance navale. Il faut envisager ici que les Fatimides, tout en profitant du passé maritime glorieux de l'Ifrīqiyya aghlabide, souhaitèrent faire disparaître cette mémoire et purent organiser la destruction d'un certain nombre de documents antérieurs, afin de laisser croire qu'ils étaient les premiers à atteindre un tel nid d'efficacité dans le jihad contre les puissances chrétiennes.

27 Ibn 'Idhārī, *Bayān*, I, p. 148, 171.

1.2 *Le temps de la mise en place (910-946)*

La conquête de l'Ifrīqiyya par des califes shi'ites ne faisait pas l'unanimité au sein d'une population très largement fidèle au rigoureux sunnisme malikite. De leur côté, à peine installés, les Fatimides manifestèrent leur intention de partir à la conquête de l'Orient où ils s'estimaient davantage à leur place. Le séjour en Ifrīqiyya ne devait donc durer que le temps nécessaire à l'organisation d'une force militaire susceptible de renverser les troupes égyptiennes, c'est-à-dire le moins de temps possible. La construction de la capitale fatimide, Mahdia, sur une presqu'île tournée vers cet Orient tant désiré, apparaissait moins comme le signe de la volonté de la dynastie de s'ancrer durablement au Maghreb que comme le symbole de la vocation orientale des Fatimides²⁸. Tout devait être fait pour hâter ce retour et, si la conquête de l'Irak abbasside représentait l'objectif ultime du premier calife et de ses successeurs, elle passait obligatoirement par la prise de l'Égypte. Ainsi, très rapidement, la conquête de ce territoire éloigné de 47 étapes, soit plus de 2700 kilomètres, devint une obsession²⁹. La consolidation du pouvoir des Fatimides sur la terre où ils venaient à peine de s'installer ne fut que très imparfaitement achevée si bien qu'assez vite des révoltes locales vinrent entraver la réalisation de leurs objectifs.

En 912, la population de Tripoli de Libye, ville essentielle sur la route de l'Égypte, se souleva et massacra la garnison des Berbères Kutāma³⁰. Cette révolte donna l'occasion de la première entreprise navale fatimide. Durant l'hiver 912-913, al-Mahdī fit procéder à des préparatifs navals et terrestres. Tandis qu'Abū al-Qāsim, le futur al-Qā'im, prenait la tête des troupes qui devaient reprendre le contrôle de la cité, quinze navires de guerre (*markab ḥarbiyya*) mirent à la voile pour empêcher la ville de recevoir une assistance par la mer³¹. La saison était peu propice à la navigation et les rebelles qui assuraient le ravitaillement de la ville par la mer parvinrent à incendier la flottille fatimide. Cet échec naval retarda la reprise de Tripoli au mois de juin 913. Une fois l'ordre rétabli sur la route de l'Égypte, les opérations furent alors organisées pour lancer la première offensive. En janvier 914, Ḥubāsa b. Yūsuf, l'un des deux gouverneurs de Tripoli nommés par le calife, commença sa progression terrestre

28 Avant Mahdia, dont la construction débuta en mai 916 (*dhū al-qa'da* 303) pour s'achever en 921, le calife al-Mahdī avait occupé Raqqāda, l'ancienne capitale des émirs aghlabides. Al-Mahdī s'installa dans son nouveau palais en février 921 (*shawwāl* 308). Ibn 'Idhārī, *Bayān*, I, p. 174, 184. Nu'mān, *Iftitāh*, p. 275.

29 Sur les étapes voir al-Bakrī, *Masālik*, II, p. 646-655. Ibn Khurradādhbih, *Masālik*, p. 84-87. Muqaddasī, *Aqālīm*, p. 244-246. Ya'qūbī, *Buldān*, p. 342-348, tr. p. 200-209.

30 Ibn 'Idhārī, *Bayān*, I, p. 168-169. 'Idrīs, *Uyūn*, V, p. 124-125.

31 Ibn 'Idhārī, *Bayān*, I, p. 169.

vers l'Égypte et s'empara de Syrte, Ajdābiyya et Barqa en février 914³². En août, Ḥubāsa b. Yūsuf arriva à Alexandrie où il attendit Abū al-Qāsim jusqu'en novembre 914. Si la première phase de l'attaque se déroula sans encombre, des troupes abbassides arrivèrent en renfort de Syrie et repoussèrent les troupes fatimides au printemps 915³³.

Maqrīzī signale l'utilisation de la force navale dès cette tentative avortée. Ibn Khaldūn évoque même une « flotte (*uṣṭūl*) de deux cents navires parfaitement approvisionnés et commandés par Ḥubāsa b. Yūsuf »³⁴. Maqrīzī fait plus simplement allusion à des navires commandés par Ḥubāsa³⁵. Cette version n'est malheureusement pas confirmée par la *Sīrat al-Mahdī* recopiée par le *dā'ī* Idrīs, ni par al-Kindī qui fait de Ḥubāsa le chef de troupes terrestres seulement. La défaite finale des Fatimides pourrait expliquer qu'une source aussi pro shi'ite que la biographie d'al-Mahdī ait passé sous silence l'expédition maritime. Ce silence est plus étonnant de la part de l'Égyptien al-Kindī qui avait tout intérêt à insister sur la mobilisation de toutes les forces par les Fatimides. Plusieurs éléments donnent en fait aux considérations d'Ibn Khaldūn et Maqrīzī un caractère peu crédible. Le nombre de bâtiments mentionnés est d'une part bien trop important pour être vraisemblable. Ce chiffre des deux cents apparaît à plusieurs reprises tant chez Ibn Khaldūn qui en fait le maximum de navires de la flotte des califes d'al-Andalus et des Fatimides, que pour indiquer la capacité de tel ou tel mouillage comme nous l'avons vu³⁶. Ce même chiffre est, d'après les sources arabes, celui de la flotte byzantine qui attaqua Damiette en 853³⁷. Bref, plus qu'une référence à la réalité, il faut voir là une formule toute faite destinée à faire comprendre que de nombreux navires participaient à l'opération. Au-delà de l'exagération, d'autres éléments laissent planer le doute sur la réalité de cette entreprise maritime. Ibn Khaldūn fait par exemple de Ḥubāsa le chef de la flotte apportant un soutien à Abū al-Qāsim qui apparaît alors comme celui qui s'empara le premier des cités de Cyrénaïque et d'Alexandrie, ce qui ne semble pas avoir été le cas si l'on suit les autres textes. De son côté, c'est en plein mois de janvier, mois peu propice à la navigation, que Maqrīzī fait partir la flotte en direction de l'Égypte. L'évocation d'une flotte fatimide dans les récits de nos deux auteurs pourrait résulter d'une confusion dont Ibn 'Idhārī fournit sans doute la clé.

32 Ibn 'Idhārī, *Bayān*, I, p. 172-173. Idrīs, *Uyūn*, v, p. 125-126. Kindī, *Quḍāt Miṣr*, p. 275-277. Maqrīzī, *Ittī'āz*, I, p. 151-152.

33 Ibn 'Idhārī, *Bayān*, I, p. 172-173. Idrīs, *Uyūn*, v, p. 127-128. Kindī, *Quḍāt Miṣr*, p. 276-277.

34 Ibn Khaldūn, *Ta'riḫh*, IV, p. 49.

35 Maqrīzī, *Ittī'āz*, I, p. 152.

36 Ibn Khaldūn, *Discours*, p. 395.

37 Levi Della Vida, « A papyrus reference to the Damietta raid of 853 AD », p. 212-221.

En juillet 914, une flotte (*ustūl*) fatimide commandée par Ḥasan b. Aḥmad b. Abī Khinzīr fut incendiée par des rebelles siciliens dans les eaux du port de Lamṭa, au sud de Sousse. Une seconde flotte fatimide fut dépêchée sur place, mais elle dut s'enfuir devant les rebelles. Les navires siciliens ravagèrent plusieurs points de la côte, dont Sfax. Ils se portèrent sur Tripoli qui ne dut son salut qu'à la présence d'Abū al-Qāsim qui entamait sa marche vers le Nil et dont la présence empêcha les rebelles de s'emparer du port³⁸. Rien ne permet de savoir si cette flotte était destinée à accompagner la progression vers l'est d'Abū al-Qāsim, mais cela est fort possible. Ainsi, cet épisode impliquant une flotte fatimide est concomitant à la fois avec l'attaque de Ḥubāsa et le départ d'Abū al-Qāsim. Il pourrait avoir induit en erreur des auteurs tardifs comme Ibn Khaldūn et Maqrīzī qui purent aussi être influencés par la réputation dont bénéficiaient les Fatimides en matière de capacités navales. Vue avec les yeux d'auteurs des XIV^e et XV^e siècles, l'attaque de l'Égypte par les Fatimides ne pouvait sans doute pas être envisagée sans l'appui de la flotte³⁹. La deuxième tentative fatimide contre l'Égypte leur donna toutefois raison.

Dès le retour à Raqqāda, les leçons de l'échec furent tirées. Les traîtres, notamment Ḥubāsa b. Yūsuf qui avait abandonné Abū al-Qāsim en plein combat, furent jugés et tout fut mis en œuvre pour repartir à l'attaque. Les cités de Cyrénaïque avaient profité du piteux retour de l'héritier du trône califal en Ifrīqiyya pour se soulever. Les troupes fatimides devaient donc tout recommencer. En 917, Barqa fut à nouveau reprise et la population sévèrement punie⁴⁰. L'attaque de l'Égypte ne débuta toutefois que deux ans plus tard. Cette fois, la flotte fut envoyée en soutien d'Abū al-Qāsim qui était parti de Raqqāda par la terre en avril 919. Le futur al-Qā'im parvint à Alexandrie à l'été et attendit l'arrivée de la flotte. Composée de quatre-vingts à cent bâtiments, celle-ci était dirigée par deux hommes, Sulayman al-Khādīm et Ya'qūb b. Ishāq al-Tamīmī⁴¹. Cependant, à la mi-mars 920, entre vingt-cinq et cinquante navires équipés du feu grégeois (*naft*) arrivèrent de Tarse pour assister les troupes

38 Ibn 'Idhārī, *Bayān*, I, p. 171. Idrīs, *Uyūn*, v, p. 126.

39 Pour des auteurs des XIV^e et XV^e siècles, période durant laquelle la Méditerranée était largement contrôlée par les marines chrétiennes, les Fatimides, notamment durant leur séjour en Ifrīqiyya, jouissaient d'une aura particulière. Ils apparaissaient comme de véritables maîtres de la navigation. Ibn Khaldūn considérait le x^e siècle comme à l'âge d'or de la puissance navale musulmane en général et fatimide en particulier. Il se peut ainsi que ces auteurs tardifs n'aient pas pu envisager une attaque de l'Égypte par les Fatimides sans l'utilisation de la force qui contribua à leur réputation. Cette conception pourrait donc avoir conduit à une sorte d'anachronisme de la part de nos deux auteurs.

40 Ibn 'Idhārī, *Bayān*, I, p. 173, 175.

41 Ibn 'Idhārī, *Bayān*, I, p. 181-182. Ibn al-Athīr, *Kāmil*, VIII, p. 113-114. Maqrīzī, *Itti'āz*, I, p. 153. Eutychius, *Nazm al-Jawāhir*, p. 506.

égyptiennes⁴². Les navires maghrébins qui se trouvaient alors devant Rosette ou sans doute plutôt devant la bouche du même nom furent détruits, leurs équipages massacrés ou capturés à l'instar d'un des deux amiraux, Ya'qūb b. Ishāq al-Tamīmī qui, envoyé à Bagdad, ne réussit à s'échapper que plusieurs années plus tard. La seconde campagne d'Égypte se soldait par un nouvel échec cuisant pour les Fatimides. Leur marine n'avait pas fait le poids face à une flotte inférieure en nombre. Ce revers, difficile à gérer sur le plan idéologique, fit prendre conscience aux Fatimides qu'avant d'étendre leurs possessions vers l'Orient, ils devaient consolider les fondations de leur demeure maghrébine⁴³. Cela s'avérait d'autant plus nécessaire qu'un nouveau concurrent s'était déclaré en al-Andalus en la personne du calife umayyade 'Abd al-Raḥmān III (r. 929-961). Une véritable compétition idéologique et militaire s'engagea ainsi sur les arrières du califat maghrébin qui, jusque là, se projetait essentiellement vers l'Orient. Le Maghreb occidental devint vite un terrain où les troupes fatimides durent intervenir afin d'éviter que les Umayyades, ou leurs alliés locaux, ne déstabilisent la région et ne menacent l'Ifrīqiyya. Les Fatimides engagèrent alors une série de campagnes militaires vers le Maghreb central et le Maghreb occidental, mais il semble que la flotte ne fut pas concernée par ces opérations⁴⁴.

Parmi les territoires stratégiques pour la sûreté de l'Ifrīqiyya fatimide et pour la constitution d'une marine puissante, la Sicile occupait une place majeure. Le contrôle de l'île devint vite un enjeu essentiel pour la dynastie qui ne pouvait permettre que des rebelles et encore moins des Byzantins ne s'y installent durablement. Les premiers pas de la dynastie dans l'île furent difficiles. Le gouverneur nommé en Sicile par al-Mahdī en 910, Ḥasan b. Aḥmad b. Abī Khinzīr, ancien gouverneur de Kairouan, ne put mater le *jund* arabe de Sicile dont les membres, trop habitués à vivre de rapines et autres butins pris chaque année lors des expéditions contre la Calabre ou l'Apulie chrétienne, ne souhaitaient aucunement en donner le cinquième (*khums*) à l'imam fatimide comme le stipulait le droit ismaélien⁴⁵. La révolte gagna les rangs des soldats du *jund* et des Arabes de Sicile en général qui se rallièrent au dernier

42 Kindī, *Quḍāt Miṣr*, p. 275-277. Eutychiūs, *Nazm al-Jawāhir*, p. 506.

43 Sans entrer dans les détails, le second échec du futur al-Qā'im soulevait le problème de la légitimité du calife fatimide et notamment d'al-Qā'im qui, selon la croyance ismaélienne, ne pouvait théoriquement subir aucune défaite militaire. Il fallut plusieurs années à la propagande fatimide pour mettre en place une version cohérente de ces défaites ; Abū al-Qāsim serait retourné en Ifrīqiyya à la demande de son père le calife. Son avancée vers l'Égypte n'aurait été destinée qu'à montrer aux Égyptiens la force de la *da'wa* ismaélienne mais al-Mahdī savait que la conquête de l'Égypte ne serait pas réalisée par son fils. Cf. Nu'mān, *Majālis*, p. 124, 476. Nu'mān, *Iftitāh*, p. 274. Idrīs, *Uyūn*, v, p. 135.

44 Dachraoui, *Califat*, p. 150-154. Halm, *Empire*, p. 264-274.

45 Nu'mān, *Da'ā'im*, p. 308, 451. Nu'mān, *Kitāb al-himmā*, I, p. 69-70.

gouverneur aghlabide de Tripoli, Aḥmad b. Ziyādat Allāh b. Qarhab⁴⁶. Le rebelle leva l'étendard noir des Abbassides en 912 et chassa le gouverneur fatimide de l'île⁴⁷. La confrontation entre les navires siciliens et ceux d'Ifrīqiyya devint ainsi inévitable. La première rencontre qui avait eu lieu dans le port de Lamṭa en juillet 914 pouvait apparaître comme de bien mauvais augure. Il faut croire que les Fatimides se tinrent désormais sur leurs gardes, car lorsqu'en 915, les rebelles de Sicile expédièrent une nouvelle flottille vers l'Ifrīqiyya, la marine fatimide la repoussa et passa même à l'attaque de l'île en août 916. Le général fatimide Abū Sa'īd Mūsā b. Aḥmad al-Ḍayf mit l'île en coupe réglée et s'empara de Palerme en mars 917⁴⁸. L'étoile d'Aḥmad b. Ziyādat Allāh b. Qarhab avait fini de briller dans le firmament sicilien. Arrêté par la population, il fut remis aux Fatimides qui prirent dès lors le contrôle de l'île. Le calife nomma Sālīm b. Asad b. Abī Rāshid comme nouveau gouverneur. Bien que considéré comme un « âne sur deux pattes » par le calife al-Manṣūr, qui reconnaissait malgré tout son aptitude à y faire régner l'ordre, il put ainsi demeurer vingt ans à ce poste⁴⁹. Avec la Sicile, notamment grâce au port de Palerme, dont Ibn Ḥawqal fait la description dans les années 970, les Fatimides disposaient désormais d'une base navale avancée qui allait leur permettre d'expédier des raids maritimes vers les côtes calabraises⁵⁰.

Sur le plan idéologique, une politique agressive contre les terres chrétiennes s'avérait indispensable pour les Fatimides qui devaient désormais combattre le califat umayyade d'Al-Andalus dont la tendance sunnite malikite pouvait attirer les sympathies de nombreux musulmans du Maghreb. Les Fatimides devaient s'imposer aux yeux des musulmans comme les champions du jihad anti-chrétien. Ibn Qarhab avait relevé les Byzantins du tribut fixé sous les Aghlabides afin que ces derniers épargnent la Calabre. Avec les Fatimides au pouvoir, l'accord devint caduc. Les Fatimides comptaient bien faire des Byzantins leurs obligés afin de montrer à tous qu'ils pouvaient porter la terreur dans les terres chrétiennes et sur la mer. Les attaques maritimes furent donc entreprises depuis la Sicile et l'Ifrīqiyya. Dès 918, le gouverneur fatimide passa des accords avec les quelques forteresses chrétiennes de l'île, Ramette et Taormine en particulier, afin d'avoir les mains libres pour viser la Calabre dont

46 Mandalà, « Una nueva fuente para la historia de la Sicilia islámica: un pasaje de Al-Muqtabis v de Ibn Ḥayyān sobre la revuelta de Aḥmad Ibn Qarhab », p. 343-374.

47 Ibn al-Athīr, *Kāmil*, VIII, p. 50, 71. Ibn 'Idhārī, *Bayān*, I, p. 168, 171. Ibn al-Athīr, *Kāmil*, VIII, p. 50, 71.

48 Ibn 'Idhārī, *Bayān*, I, p. 174.

49 Jawdhārī, *Sīrat Jawdhar*, éd. p. 58, tr. p. 67-68.

50 Ibn Ḥawqal, *Sīrat al-arḍ*, éd. p. 119, tr. I, p. 118.

la principale cité, Reggio, fut aussitôt attaquée⁵¹. En 919, la seconde tentative contre l'Égypte ralentit quelque peu les ardeurs fatimides contre la péninsule italienne. L'échec contre l'Égypte ne dut sans doute pas réjouir les cités de la péninsule italienne qui, à partir de 922, subirent à nouveau les raids maghrébins. Il s'agissait pour le calife de faire oublier la déconvenue subie par son fils, l'héritier présomptif. Ainsi, en 922, Mas'ūd b. Ghālib al-Waṣūlī (ou Mas'ūd al-Fatā) se porta sur la capitale de la Calabre avec vingt galères (*shīnī*)⁵². Grâce à leurs actions navales, les Fatimides tentaient de s'imposer aux Byzantins comme une puissance à ne pas négliger. En 924, Ja'far b. 'Ubayd al-Ḥājib quitta l'Ifrīqiyya vers la Sicile à la tête d'une « grande flotte (*uṣṭūl kabīr*) » et attaqua les cités de Calabre au printemps de l'année suivante⁵³. Il ravagea Bruzzano puis se porta vers Oria, près de Brindisi, où il captura de nombreuses personnes dont un patrice byzantin et un évêque. Il revint à Mahdia avec des otages le 3 septembre 925⁵⁴. Pour les années suivantes, la chronologie est difficile à établir avec certitude. Šābir al-Fatā, général d'origine slave qui adopta le même plan que son prédécesseur, mena plusieurs raids.

En juin 927, il quitta Mahdia avec quarante-quatre navires (*marākib*) et s'arrêta en Sicile, peut-être pour faire la jonction avec la flotte locale ou pour affiner son plan, il lança ensuite les opérations qui le menèrent sur l'Apulie. Tarente et Otrante furent ravagées en août de la même année. Šābir revint en Sicile puis repartit vers Salerne et Naples. En 929, alors qu'il patrouillait dans les eaux de la mer Adriatique à la tête de quatre bâtiments, il rencontra une flotte de sept navires byzantins qu'il défit. Il effectua un dernier raid contre la cité de Termoli et, enfin, le 5 septembre 930, rentra à Mahdia avec un nombre assez invraisemblable de 18 000 prisonniers⁵⁵. La multiplication des raids victorieux, les esclaves et les richesses prises sur les villes qui dépendaient de Byzance impressionnèrent, semble-t-il, beaucoup les membres de la cour de Mahdia et sans doute plus encore l'empereur byzantin qui accepta de payer les 220 000 pièces d'or du tribut annuel pour la Calabre⁵⁶.

Grâce à leurs actions lancées depuis la Sicile, les Fatimides se forgeaient une réputation de nouvelle puissance navale en Méditerranée. Leurs succès

51 *Chronique de Cambridge*, éd. Vassiliev, *Byzance et les Arabes*, 11/2, p. 103.

52 Ibn 'Idhārī, *Bayān*, 1, p. 187-188.

53 Ibn 'Idhārī, *Bayān*, 1, p. 189-190.

54 *Chronique de Cambridge*, éd. Vassiliev, *Byzance et les Arabes*, 11/2, p. 104. Ibn 'Idhārī, *Bayān*, 1, p. 190-192. Idrīs, *Uyūn*, v, p. 139.

55 *Chronique de Cambridge*, éd. Vassiliev, *Byzance et les Arabes*, 11/2, p. 104. Ibn 'Idhārī, *Bayān*, 1, p. 192-194. Idrīs, *Uyūn*, v, p. 151. *Kitāb al-Uyūn, Cahiers de Tunisie*, 21 (1973), p. 77-78.

56 *Chronique de Cambridge*, éd. Vassiliev, *Byzance et les Arabes*, 11/2, p. 104. Ibn 'Idhārī, *Bayān*, 1, p. 190. Idrīs, *Uyūn*, v, p. 139.

en Italie du Sud et leur capacité à transporter un grand nombre de soldats par bateau éveillèrent l'intérêt du roi bulgare Syméon qui souhaitait attaquer Constantinople et ne pouvait le faire sans une puissante marine. Il engagea des pourparlers avec al-Mahdī. Ce dernier lui adressa des ambassadeurs pour lui signifier sa décision que nous ne connaissons malheureusement pas, car les Byzantins interceptèrent le navire transportant les plénipotentiaires. L'empereur comprit le danger que pouvait constituer une telle alliance. Il emprisonna les Bulgares, mais fit raccompagner les émissaires fatimides à Mahdia et il offrit de nombreux cadeaux au calife. La célérité avec laquelle l'empereur traita les affaires avec al-Mahdī illustre combien il considérait désormais les Fatimides comme une puissance navale susceptible de lui créer de sérieux ennuis. La trêve conclue à la demande de l'empereur constituait un atout majeur dans la lutte idéologique que livrait le calife ismaélien à ses deux concurrents sunnites dont les actions contre les chrétiens semblaient bien moins efficaces. Un des objectifs des Fatimides, apparaître comme les champions de l'Islam, était désormais atteint et leur flotte y était pour beaucoup.

La première opération navale du règne d'al-Qā'im (r. 934-946) fut dirigée par Ya'qūb b. Ishāq al-Tamīmī qui, à peine rentré de captivité, prit la tête d'une flotte (*ustūl*) de vingt ou trente navires. Soucieux de faire oublier son échec égyptien, Ya'qūb partit de Mahdia en juin 934. Il mit le cap au nord de la Méditerranée pour effectuer une opération restée dans les chroniques. Il razzia le puissant port de Gênes et il semble qu'il attaqua aussi la Corse et/ou la Sardaigne, l'une ou l'autre correspondant sans doute à « l'île de Gênes » citée par Ibn Khaldūn⁵⁷. Enfin, il défit quelques navires ennemis en cours de route. Il revint à Mahdia en août 935 avec quelque huit cents prisonniers. Le retour de la flotte victorieuse à Mahdia fut célébré en grande pompe par le nouveau calife, al-Qā'im qui voyait son blason se redorer après ses échecs orientaux⁵⁸. L'ordre était rétabli en Sicile et au Maghreb central, la puissance navale de la dynastie se voyait désormais reconnue par les Byzantins, ceux-là mêmes qui, jusque là, avaient exercé une domination sur la Méditerranée au point que les musulmans appelaient cette mer du nom de leurs ennemis en la qualifiant de *baḥr al-Rūm* ou « mer des Romains »⁵⁹. Le calife fatimide relança alors les opérations contre l'Égypte en

57 Ibn Khaldūn, *Discours*, p. 396. Ibn al-Khaṭīb, fait du général Jawhar, celui qui prit la tête de cette opération vers Gênes. Cf. Ibn al-Khaṭīb, *A'māl al-'alām*, I, p. 234.

58 Ibn 'Idhārī, *Bayān*, I, p. 208-209. Ibn al-Athīr, *Kāmil*, VIII, p. 285. Idrīs, *Uyūn*, v, p. 171. Nuwayrī, *Nihāyat*, XXVIII, p. 116.

59 Il n'y avait évidemment plus de Romains en Méditerranée, mais les musulmans avaient pris l'habitude d'appeler *Rūm* ces Romains d'Orient qu'étaient les Byzantins, ainsi que tous ceux qui étaient d'une manière ou d'une autre leurs affidés en Méditerranée, notamment les citoyens de plusieurs cités italiennes comme Venise, Amalfi.

mars 936. Aucune flotte fatimide ne paraît toutefois avoir été impliquée dans cette troisième tentative qui se solda par un nouvel échec⁶⁰.

La marine semblait malgré tout avoir atteint un niveau d'efficacité rarement égalé et la maîtrise de la Sicile n'était pas étrangère aux performances de la flotte. Toutefois, le consensus entre les Fatimides et les clans arabes de l'île s'avérait de plus en plus fragilisé pour des raisons qui peuvent sembler paradoxales. L'efficacité de la force navale fatimide et les traités conclus avec les Byzantins dès le règne d'al-Mahdī obligèrent peu à peu les musulmans de Sicile à chercher leur butin de plus en plus loin vers le nord. Cela explique sans doute aussi partiellement les raids sur Gênes, la Sardaigne et la Corse. Les clans arabes de Sicile supportaient de plus en plus mal la mainmise des Berbères Kutāma sur l'île et la fiscalité fatimide jugée trop lourde⁶¹. Le troisième échec d'al-Qā'im en Égypte agit peut-être comme un signal, car, au printemps 937, plusieurs forteresses siciliennes se soulevèrent. Le gouverneur fatimide, Salīm b. Abī Rāshid fut expulsé de Palerme en juillet 937. Le calife Al-Qā'im ne pouvait laisser la révolte se développer. Aussi expédia-t-il vers Palerme le chef du *jund* de Kairouan, Khalīl b. Ishāq al-Tamīmī, frère de l'amiral Ya'qūb. La capitale de l'île fut reprise et une citadelle, al-Khālisa, qui contrôlait l'accès à la baie fut construite. Elle devint le siège de l'administration fatimide de l'île et la résidence du gouverneur⁶². Il fallut quatre ans avant que l'ordre fatimide ne soit de nouveau respecté dans l'île. Khalīl rentra à Mahdia en septembre 941⁶³. Ce retour d'expédition contre la Sicile marque d'une certaine manière la fin des opérations navales organisées par le calife al-Qā'im qui s'attacha alors à renforcer son emprise sur l'Ifrīqiyya dont la population rurale était très imparfaitement soumise au pouvoir shi'ite comme allait le montrer la révolte kharijite qui fit vaciller le califat sur ses bases.

Le règne d'al-Qā'im fut en effet l'un des plus difficiles pour la dynastie fatimide. Impuissant à soumettre l'Égypte son pouvoir fut très vite contesté. Vers le milieu des années 940, un certain Abū Yazīd, adepte du kharijisme, entreprit de soulever la population des Aurès contre la dynastie shi'ite qu'il jugeait impie. À leur autorité considérée comme illégale, le rebelle souhaitait substituer un régime fondé sur le libre choix, conformément à l'assemblée (*jamā'a*)

60 Il se peut que le ralliement, juste avant l'attaque, des chefs de la flotte égyptienne, 'Alī b. Badr et Bajkam qui étaient venus à Barqa rejoindre les troupes fatimides, ait rendu inutile l'utilisation de la flotte maghrébine. Cf. Ibn 'Idhārī, *Bayān*, 1, p. 209.

61 Sur cet aspect voir Nef, « La fiscalité islamique en Sicile sous la domination islamique », p. 131-156.

62 Ibn Ḥawqal, *Ṣūrat al-arḍ*, éd. p. 119, tr. 1, p. 118.

63 Ibn al-Athīr, *Kāmil*, VIII, p. 337-339. Ibn 'Idhārī, *Bayān*, 1, p. 215.

berbère et à la doctrine dont il se faisait le défenseur⁶⁴. Les montagnards berbères eurent vite fait d'être alléchés par la perspective des butins qu'ils pourraient réaliser en s'emparant des riches villes d'Ifrīqiyya alors en pleine croissance. L'insurrection commença en janvier 944. Mahdia fut rapidement assiégée tandis que Tunis et Sousse rejetaient l'autorité du calife. Le blocus de la capitale se prolongea jusqu'en septembre 945. Aucune flotte fatimide n'est mentionnée durant cette phase et les seuls navires qui apparaissent sont ceux arrivant de Sicile et de Tripoli avec des vivres ; mais une tempête drossa ces navires à la côte et leurs cargaisons échouèrent entre les mains des rebelles. Le calife, reclus dans sa capitale depuis le début de son règne, décéda alors que la rébellion flambait toujours. L'arrivée au pouvoir de son fils al-Manṣūr (r. 946-953) constitua un tournant. L'armée fatimide passa à l'offensive et la flotte entra enfin en action. Devant la résistance de Mahdia, Abū Yazīd tenta de s'en prendre à Sousse, une proie jugée plus facile. La ville avait dans un premier temps épousé la cause du kharijite avant de s'en éloigner. La cité portuaire fut durement éprouvée par le siège des rebelles. Le calife al-Manṣūr décida de dépêcher sur place un de ses hommes, Rashīq, avec des navires remplis de vivres et de troupes. Les bateaux arrivèrent à Sousse le 16 mai 946. Cette aide contraignit les rebelles à lever le siège et cet échec amorça le déclin d'Abū Yazīd qui dut se replier au Maghreb central⁶⁵.

Du bilan des opérations navales recensées entre 909 et 947, il ressort que les Fatimides se trouvaient encore dans une phase de tâtonnement en matière d'utilisation et d'organisation de la flotte quoiqu'en disent les récits du *cadi* al-Nu'mān, le grand idéologue de la dynastie, textes surtout rédigés à partir du règne d'al-Mu'izz (r. 953-975)⁶⁶. Cela pose à la fois à la question du rôle exact de la flotte durant cette phase et de l'importance que les premiers califes lui accordaient. De manière classique, les expéditions consistaient le plus souvent à transporter des troupes vers des cibles terrestres. La marine, si elle joua bien un rôle important, était encore considérée comme un moyen de transport plus qu'une véritable arme possédant ses spécificités propres. Avec le règne d'al-Manṣūr et la reprise en main de l'Ifrīqiyya débuta toutefois une nouvelle phase d'utilisation des navires de combat.

64 Sur cette révolte et ses épisodes cf. Dachraoui, *Califat*, p. 165-187. Halm, *Empire*, p. 298-309. Le Tourneau, « La révolte d'Abu Yazid au X^e siècle », p. 102-125.

65 Ibn al-Athīr, *Kāmil*, VIII, p. 434-435. Maqrīzī, *Itti'āz*, I, p. 161. Idrīs, *Uyūn*, V, p. 228-229.

66 Parmi les penseurs de l'ismaélisme, il faut ajouter le vizir Ibn Killis. Cf. Walker, « Ibn Killis ».

1.3 *L'impérialisme fatimide en Méditerranée (946-975)*

Les règnes des califes de la deuxième génération, ceux nés en Ifrīqiyya, c'est-à-dire al-Manṣūr et son fils al-Mu'izz, sont caractérisés par une nouvelle organisation de la flotte. Sous leurs règnes, une véritable politique navale fit son apparition. Cette politique débuta par le renouvellement des cadres en Sicile. Après l'affaiblissement que la révolte d'Abū Yāzid avait provoqué, l'objectif du calife consistait à montrer à tous les opposants que le califat était de nouveau puissant. Sans surprise, les Byzantins avaient profité de la révolte et de la désorganisation du régime pour cesser de payer le tribut de la Calabre. Pour que les choses changent, le calife devait éliminer définitivement Abū Yāzid qui s'était réfugié dans l'intérieur de l'Algérie actuelle. Durant la traque, al-Manṣūr eut l'occasion de faire appel à sa marine. Ainsi, alors qu'il assiégeait la forteresse de Kiyāna, des navires quittèrent l'Ifrīqiyya afin de transporter du matériel militaire jusqu'au port de Marsā al-Dajāj, à l'est d'Alger (cf. figure 1)⁶⁷. Après la mort d'Abū Yazīd, le 19 août 947, le calife traversa le Maghreb pour éteindre les derniers foyers de révolte. Il fut de retour dans sa nouvelle capitale de Ṣabra al-Manṣūriyya en janvier 948⁶⁸. Le retour au calme permettait la reprise des opérations fatimides contre les objectifs chrétiens. Face à des difficultés qui l'accablaient à l'est de l'empire, le *Basileus* aurait envoyé un émissaire qui serait arrivé devant le calife le 18 octobre 946⁶⁹. À ce moment, la révolte était encore loin d'être éteinte et cette ambassade paraît peu probable à ce moment-là. Le récit du *dā'ī* Idrīs procède soit d'une confusion avec une autre ambassade arrivée un peu plus tard, soit de la volonté de faire croire que, même affaiblis, les Fatimides obtenaient des concessions de la part des chrétiens.

La suite des événements semble attester de l'erreur du *dā'ī* Idrīs. Dès son arrivée au pouvoir, al-Manṣūr prit des décisions qui transformèrent l'administration de la marine fatimide et renforcèrent son rôle. Il souhaitait reprendre vigoureusement en main la Sicile où les Arabes du *jund* mettaient à mal l'autorité du calife. Il reprochait au gouverneur fatimide en place depuis 941 ou 942 son manque d'agressivité envers les Byzantins qui en avaient profité pour cesser de payer le tribut. Au printemps 947, le gouverneur fut contraint de se barricader dans la citadelle d'al-Khālīṣa. L'île fut de nouveau soumise aux rebelles. Le passage de la Sicile aux mains de musulmans qui souhaitaient relancer le jihad contre la Calabre inquiéta sans doute les Byzantins qui, en ces circonstances, préféraient le pouvoir fatimide. En janvier 948, le gouverneur de Tunis, Ḥasan

67 Ibn Ḥammād, *Histoire des rois 'Obaïdites*, éd. p. 32, tr. p. 52. Idrīs, *Uyūn*, v, p. 280.

68 Nous résumons évidemment les épisodes. Cf. Dachraoui, *Califat*, p. 201-210. Halm, *Empire*, p. 315-325.

69 Idrīs, *Uyūn*, v, p. 260.

b. 'Alī al-Kalbī, arriva dans la nouvelle capitale fatimide accompagné du stratège de Calabre. Le calife profita de l'occasion pour montrer à l'ambassadeur la prospérité retrouvée de la dynastie en offrant de somptueux cadeaux destinés à l'empereur⁷⁰. Dans les sources, rien n'est mentionné quant aux discussions entre les deux hommes, mais, assez vite, le calife dépêcha Ḥasan vers la Sicile. Devenu le nouvel homme fort du calife dans l'île, Ḥasan b. 'Alī al-Kalbī était le premier représentant dans l'île de la famille des Banū Kalbī dont le destin est lié à ceux de la flotte et de la Sicile⁷¹. L'ancien gouverneur de Tunis débarqua donc à Mazzara au printemps 948 et reprit peu à peu le contrôle de l'île⁷². Dans une lettre adressée à son chambellan Jawdhar en charge de Mahdia, al-Manṣūr énonce de manière claire ses objectifs et la politique qu'il demandait à Ḥasan d'appliquer :

Qu'il soit dur et implacable envers les scélérats et les agitateurs, et qu'au lieu de leur donner le fouet, il utilise le sabre. [...] Qu'il ne prête attention à ceux qui cherchent à l'effrayer en répandant des rumeurs infondées, car s'il agit de la sorte il n'aura pas la fermeté nécessaire et ne réussira pas. Sālīm b. Abī Rāshid avait réussi à maintenir l'ordre partout si bien que les *Rūms* le craignaient dans leurs contrées les plus éloignées. Il n'était n'était pourtant qu'un âne sur deux pieds. Ḥasan est plus intelligent, plus résolu, plus fin et plus rusé. Il apportera le succès à notre dynastie, et sera une bénédiction pour notre règne⁷³.

Ce passage témoigne à quel point al-Manṣūr comptait sur son nouveau gouverneur pour montrer la force retrouvée des Fatimides à tous ceux qui pouvaient en douter. Il en allait de la réputation de la dynastie qui n'avait pas abandonné son grand projet de conquête de l'Orient abbasside. Afin de mieux faire comprendre son rôle au nouveau gouverneur, le calife lui avait directement adressé une autre lettre. Le nouveau calife avait sans doute mieux compris que son père et son grand-père qu'un tel projet était irréalisable sans un strict contrôle des territoires fatimides, et notamment de la Sicile dont la maîtrise permettait de surveiller le trafic maritime entre les deux bassins de la Méditerranée. Tenir la Sicile et l'Ifriqiyya plaçait les Fatimides dans la position d'interlocuteurs majeurs de toutes les puissances qui souhaitaient commercer dans les parages. Le calife avait aussi conscience qu'il ne serait peut-être pas le conquérant de

70 Idrīs, *Uyūn*, v, p. 338.

71 Maqrīzī, *Muqaffā*, III, p. 243-247.

72 Ibn al-Athīr, *Kāmil*, VIII, p. 471-473. Jawdharī, *Sīrat Jawdhar*, éd. p. 56-58, tr. p. 66.

73 Jawdharī, *Sīrat Jawdhar*, éd. p. 58, tr. p. 68.

l'Égypte, mais qu'il devait tout mettre en œuvre pour que cette conquête devienne possible. Il devait donc consolider le califat avant de lancer des opérations lointaines. Il fallait que la dynastie retrouve ses forces et, surtout, qu'elle le montre à tous ses adversaires. Cette politique volontariste et agressive dut porter ses fruits, car, assez vite, il semble qu'un moine (*rāhib*) arriva au Maghreb avec le tribut impayé des trois dernières années⁷⁴. Il se peut toutefois que cet empressement des Byzantins à payer leur dette n'ait été qu'une ruse destinée à leurrer les Fatimides. En 949, les Byzantins et les Umayyades nouèrent en effet des relations diplomatiques afin de mener une attaque simultanée contre les territoires fatimides⁷⁵. À l'été 950, les troupes grecques rompèrent la trêve et relancèrent les hostilités en Méditerranée centrale, espace que les Fatimides considéraient comme de leur ressort, tandis que les Umayyades attaquaient au Maghreb oriental. Si l'offensive umayyade ne représentait pas un danger immédiat, la situation en Sicile s'avérait bien plus préoccupante, car les Byzantins s'apprêtaient à envahir l'île en regroupant des troupes fraîches débarquées à Otrante avec celle de Calabre. L'espace siculo-italien cristallisait ainsi les prétentions de deux pouvoirs impériaux.

Devant le danger, Ḥasan b. 'Alī al-Kalbī demanda de l'aide à al-Manṣūr. Ce dernier se dirigea sur Tunis afin de procéder aux préparatifs navals et terrestres qui auraient compris 7 000 cavaliers, 3500 piétons sans compter les marins (*baḥrīyya*)⁷⁶. Une « grande flotte (*uṣṭūl 'aẓīm*) » prit la mer pour Palerme en juillet 950⁷⁷. La marine, pour la première fois confiée à un affranchi d'origine slave du nom de Faraj, passa sans doute le reste de l'année à Palerme, car les textes ne signalent pas d'activité navale avant le printemps de l'année suivante qui vit alors les troupes siciliennes franchir le détroit et attaquer la Calabre. Les lettres citées par le cadī al-Nu'mān mettent en évidence que le calife souhaitait voir ses généraux écraser les Byzantins et ne leur laisser aucun répit, même durant la période classique d'hivernage⁷⁸. D'après le récit d'Idrīs 'Imād al-Dīn, la flotte fatimide ne servit pas seulement à transporter des troupes sur les rivages calabrais, il semble que quelques combats eurent lieu en mer. Parachevant une débâcle totale des Byzantins, les navires fatimides s'emparèrent du navire porte-drapeau de l'armada adverse ainsi que de son commandant en chef (*ṣāḥib al-uṣṭūl*)⁷⁹. Ḥasan et Faraj auraient obligé les Byzantins

74 Ibn al-Athīr, *Kāmil*, VIII, p. 473.

75 Des cadeaux furent échangés durant l'année 949. Cf. Lévi-Provençal, *Espagne musulmane*, II, p. 104-107, 149.

76 Ibn al-Athīr, *Kāmil*, VIII, p. 473-474.

77 Idrīs, *Uyūn*, v, p. 328.

78 Nu'mān, *Majālis*, p. 201.

79 Idrīs, *Uyūn*, v, p. 328.

à demander la paix et leur imposèrent des conditions humiliantes comme la présence d'une mosquée à Reggio et la possibilité pour tout musulman de s'y réfugier et d'y trouver l'impunité⁸⁰. Le message était clair. La prétention des Fatimides à l'universalisme se voyait incarnée, même modestement, dans cette mosquée de Reggio. Les Fatimides se plaçaient concrètement en protecteurs de tous les musulmans même en plein territoire ennemi. À défaut de faire un pas vers l'Orient, les Fatimides prenaient une dimension supérieure dans le monde musulman et sur la scène méditerranéenne. Ils concrétisaient l'obligation faite au calife de protéger les musulmans et de répandre l'islam. Ils remportaient non seulement une victoire militaire sur les Byzantins, mais aussi une victoire idéologique sur les Abbassides et les Umayyades qui, pour les premiers, se trouvaient en difficultés dans la zone d'Alep, alors que les seconds passaient pour des traîtres alliés des chrétiens contre d'autres musulmans. La propagande ismaélienne avait ainsi beau jeu de présenter les califes d'Ifrīqiyya comme les seuls capables de mener la mission de guerre sainte contre les Byzantins, devoir qui incombait évidemment au seul véritable émir des croyants, l'imam-calife ismaélien, un descendant du prophète⁸¹. L'attaque de la Calabre devait toutefois rester le dernier fait de gloire enregistré sous le règne d'al-Manṣūr qui décéda en mars 953⁸².

Le règne de son héritier, al-Mu'izz li-Dīn Allāh (r. 953-975), constitue une sorte d'apogée de la puissance navale fatimide. C'est en tout cas ce que les sources tendent à mettre en avant. Le calife mena une politique résolument offensive à la fois contre les Umayyades, les Byzantins et les émirs Ikhshidides d'Égypte. Comme le fait remarquer Heinz Halm, l'efficacité de plus en plus grande de la flotte fatimide, la fréquence de ses interventions durant le règne d'al-Mu'izz li-Dīn Allāh apparaissent comme autant de signes de la stabilité à laquelle était parvenu le califat fatimide⁸³. Sans cette stabilité, il était impossible de collecter les impôts et les autres taxes indispensables à l'entretien d'une troupe et d'une flotte conséquentes⁸⁴. Même si le système de financement de la flotte fatimide en Ifrīqiyya demeurait assez sommaire, al-Mu'izz semble avoir pris conscience que la marine pouvait devenir un outil majeur dans la réalisation de ses objectifs politiques et qu'il fallait donc y consacrer de

80 Idrīs, *Uyūn*, v, p. 337-338.

81 Nu'mān, *Majālis*, p. 164-167, 169, 447.

82 Ibn 'Idhārī, *Bayān*, I, p. 221. Idrīs, *Uyūn*, v, p. 357. Ibn Ḥāfiz, *Akhbār Miṣr*, p. 221.

83 Halm, *Empire*, p. 392.

84 Sur le système fiscal fatimide en Ifrīqiyya, cf. Dachraoui, *Califat*, p. 323-347. Halm, *Empire*, p. 355-365.

l'argent. Cela passait par une rationalisation de l'organisation de la flotte afin de répondre aux attaques ennemies⁸⁵.

Les hostilités navales débutèrent durant le printemps 955. Un courrier expédié depuis Palerme et transportant des messages destinés au calife fut intercepté, peut-être aux environs de Pantelleria (cf. figure 15), par un navire originaire d'al-Andalus de retour d'Égypte⁸⁶. Al-Mu'izz « ordonna le départ de navires de guerre (*marākib ḥarbiyya*) dans lesquels embarquèrent des hommes parmi lesquels des fantassins et des spécialistes du combat en mer (*rijāl al-barr wa-l-baḥr*). Il leur donna pour chef Ḥasan b. 'Alī, le gouverneur de Sicile (*'āmil Ṣiqillīyya*) et il lui ordonna de poursuivre le navire partout où il se rendrait⁸⁷. Aḥmad, le fils du gouverneur eut la mission de remplacer son père à la tête de l'île⁸⁸. Ḥasan, qui devint donc à cette occasion amiral de la flotte, partit à la poursuite du bateau ennemi qui ne put cependant être rejoint avant son arrivée à Almería, principal arsenal umayyade. Selon al-Rushāṭī, auteur du XII^e siècle originaire d'Almería, la flotte fatimide longea la côte maghrébine jusqu'à Ténès puis traversa en direction du Cabo de Gata le 29 juin 955. Le 2 juillet, Ḥasan b. 'Alī al-Kalbī attaqua la base ennemie. Il incendia des navires umayyades ainsi qu'une partie de l'arsenal, notamment les stocks de bois puis, le 18 juillet, il rentra à Mahdia avec un butin important⁸⁹. Cette attaque fatimide témoigne de la confiance que l'amiral kalbide avait dans la flotte à la tête de laquelle il apparaît pour la première fois comme chef unique. Les Umayyades réagirent en deux temps. La riposte immédiate fut sans envergure, mais, au printemps 956, ils expédièrent une flotte vers le Maghreb et l'Ifriqiyya⁹⁰. Les Fatimides avaient organisé la défense de la plupart des cibles potentielles et les navires andalous ne purent attaquer Mahdia, leur véritable objectif. En guise de vengeance, ils

85 Notamment en terme de commandement naval. Cf. Bramoullé, « Composing and recruiting the crew in the Fatimid navy (909-1171) », p. 24-26.

86 Ibn al-Athīr, *Kāmil*, VIII, p. 512-513. Nu'mān, *Majālis*, p. 164-165.

87 Nu'mān, *Majālis*, p. 165.

88 Il semble d'après plusieurs documents qu'à la mort d'al-Manṣūr, le gouverneur de Sicile, Ḥasan b. 'Alī, obtint du nouveau calife qu'il reconnût par décret son fils, Aḥmad b. al-Ḥasan, comme successeur officiel au gouvernorat de la Sicile au cas où son père devrait s'absenter ou décéderait. Cf. Ibn al-Athīr, *Kāmil*, VIII, p. 494. Ibn al-Khātib, *A'māl al-'alām*, p. 86-91. Nuwayrī, *Nihāyat*, dans *Biblioteca Arabo Sicula*, p. 438. Abū al-Fida', *Mukhtasar fī akhbār*, dans *Biblioteca Arabo Sicula*, p. 407-408. Amari, *Storia*, II, p. 286-287. Rizzitano, « Kalbides », p. 496.

89 Rushāṭī, *Iqtibās*, p. 59-60. Idrīs, *Uyūn*, VI, p. 61. Lirola-Delgado, *Poder naval*, p. 187-190.

90 Lirola-Delgado, *Poder naval*, p. 187-190.

se contentèrent de ravager quelques ports relativement secondaires avant de s'en retourner⁹¹.

Les Umayyades entrèrent alors en contact avec les Byzantins afin de mener une action conjointe plus efficace⁹². Les Grecs acheminèrent des troupes vers l'Italie du Sud, mais il s'agissait surtout d'une opération qui visait à mater des rebelles, notamment la cité de Naples, trop proche des musulmans au goût du *Basileus*⁹³. Le chroniqueur byzantin Jean Skylitzès (m. début XII^e siècle) offre une autre version, qui ne paraît pas totalement assurée pour autant. Il ne parle évidemment pas de collusion entre le calife umayyade et le *Basileus*. Il indique, en substance, que les troupes fatimides avaient repris les attaques vers la Calabre uniquement parce que la trêve était finie. Selon lui, les troupes musulmanes reculèrent d'abord devant l'avancée des troupes de Marianos Argyros et elles s'enfuirent même de Reggio. La flotte qui ramenait les troupes fatimides en Sicile subit une tempête où « tous périrent » et la paix qui fut alors signée avec les Byzantins dura au moins jusqu'en 963. L'auteur grec renverse en fait les propos d'al-Nu'mān puisque les Fatimides, en mauvaise posture, auraient donc demandé une trêve. Selon al-Nu'mān, c'est au contraire un émissaire byzantin qui fut dépêché à la cour d'al-Mu'izz pour renégocier la paix avec les Fatimides⁹⁴. L'empereur aurait même souhaité conclure une paix définitive, mais cela lui aurait été refusé par al-Mu'izz qui, logiquement, prétextait le devoir de « jihad contre les infidèles et les hypocrites (*jihād al-kuffār wa-l-munāfiqīn*) »⁹⁵. En l'absence de textes moins partiels, il s'avère difficile d'y voir clair. Les motivations idéologiques des uns et des autres sont toutefois évidentes. Aucun des auteurs ne pouvait présenter son maître comme étant à l'initiative d'une demande de trêve. Les sources s'accordent au moins sur le déplacement d'al-Mu'izz à Mahdia afin de superviser lui-même les préparatifs navals. Chose unique, comme un symbole de la confiance qu'il plaçait désormais dans sa marine, le calife embarqua à bord d'un navire pour inspecter la flotte qu'il allait envoyer vers la Calabre⁹⁶.

91 Les sources ne fournissent pas les mêmes noms de localités ravagées par les 70 navires de la flotte umayyade. Ainsi, selon les textes, on trouve Marsā al-Kharaz, Ṭabarqa, ou Marsā al-Fūl, Bône, ou Sousse. Ibn al-Athīr, *Kāmil*, VIII, p. 518. Ibn 'Idhārī, *Bayān*, I, p. 221. Nu'mān, *Majālis*, p. 167, 174-175.

92 Lirola-Delgado, *Poder naval*, p. 190.

93 Jean Skylitzès, *Empereurs*, p. 224. Amari, *Storia*, II, p. 288-289. Eickhoff, *Seekrieg*, p. 329.

94 Nu'mān, *Majālis*, p. 166. Nu'mān, *Iftitāḥ*, p. 336. Stern, « An Embassy of the Byzantine Emperor to the Fatimid Caliph al-Mu'izz », p. 239-258.

95 Nu'mān, *Majālis*, p. 166.

96 Nu'mān, *Majālis*, p. 166. Jawdharī, *Sīrat Jawdhar*, éd. p. 99-100, tr. p. 101.

La chronologie et l'enchaînement des événements qui suivirent cette inspection sont d'autant plus confus que le récit du *cadi al-Nu'mān* laisse volontiers de côté les épisodes les moins glorieux. Pour l'auteur de la *Chronique de Cambridge*, la flotte équipée à Mahdia fut confiée au frère de Ḥasan, 'Ammār al-Kalbī, alors que l'auteur anonyme du *Kitāb al-'uyūn* fait de Ḥasan le chef de la flotte qui cingla vers la Calabre. Toujours selon le *Kitāb al-'uyūn*, la flotte fatimide subit une tempête dans les eaux de la Sicile. Ḥasan parvint malgré tout à destination alors que de leur côté, les troupes grecques commandées par le chef de vaisseau (*protocarabos*) Basile attaquèrent Reggio. Elles détruisirent la mosquée, symbole de l'humiliation passée. Les Grecs se rendirent ensuite vers l'île du Moine (*jazīrat al-Rāhib*), qu'il faut peut-être identifier comme une des îles Lipari. Les Byzantins attaquèrent enfin la Sicile, notamment Termini et Mazara (cf. figure 15) où il y eut apparemment une bataille avec Ḥasan qui subit des pertes importantes⁹⁷. Cet enchaînement assez funeste pour les Fatimides laisse penser que ce fut plutôt à ce moment-là que 'Ammār partit vers Palerme pour assister son frère. Le *cadi al-Nu'mān* rapporte que la Corse (*Qurshīqa*) fut même attaquée⁹⁸. Cette attaque paraît surprenante à un moment où les forces byzantines se concentraient en Calabre, à moins qu'elle ne se soit produite entre l'arrivée à Palerme de la flotte de 'Ammār et le printemps 957⁹⁹. À cette époque, les opérations reprurent grâce aux deux flottes conjointes. En septembre 958, une tempête provoqua le naufrage de la flotte commandée par 'Ammār qui se noya¹⁰⁰.

En dépit de cette chronologie mal établie et du décès d'un chef important, le résultat de ces opérations militaires, dans lesquelles la flotte joua un grand rôle, fut largement positif pour le prestige des Fatimides qui résistèrent de nouveau à une attaque simultanée sur deux fronts. Un émissaire du calife umayyade serait même venu demander une trêve « pour épargner la vie des musulmans »¹⁰¹. Le récit que laisse le *cadi* de cette visite n'est pas confirmé par d'autres sources, mais il témoigne qu'al-Mu'izz avait bien l'intention d'exploiter cet épisode. Il pouvait asseoir encore un peu plus auprès de tous les musulmans le statut des Fatimides alors décrits comme les seuls véritables défenseurs des valeurs de l'islam et de l'intérêt de tous les croyants. Selon al-Nu'mān,

97 *Chronique de Cambridge*, éd. Vassiliev, *Byzance et les Arabes*, II/2, p. 106. *Kitāb al-'uyūn*, 20 (1972), p. 92-93. Halm. *Empire*, p. 395.

98 Ibn al-Athīr, *Kāmil*, VIII, p. 518. *Chronique de Cambridge*, éd. Vassiliev, *Byzance et les Arabes*, I/2, p. 106. Nu'mān, *Majālis*, p. 195.

99 Il s'agit peut-être d'une faute du manuscrit. Seul al-Nu'mān signale une telle attaque.

100 *Chronique de Cambridge*, éd. Vassiliev, *Byzance et les Arabes*, II/2, p. 106. *Kitāb al-'Uyūn*, 20 (1972), p. 93.

101 Nu'mān, *Majālis*, p. 194.

le calife condamna d'ailleurs à cette occasion les tentatives de rapprochement de son adversaire avec les Byzantins¹⁰². Ces derniers, incapables d'avancer en Sicile, furent contraints de demander une trêve pour pouvoir se consacrer à la lutte contre les Hamdanides d'Alep. En 958, un émissaire de l'empereur Constantin VII Porphyrogénète fut reçu à al-Manṣūriyya avec un faste calculé visant à impressionner l'ambassadeur grec¹⁰³. Le calife al-Mu'izz décida de profiter du retour au calme en Sicile et en Calabre, pour lancer une vaste offensive au Maghreb. Il comptait profiter de la reprise des hostilités sur la frontière septentrionale d'al-Andalus, et donc du désengagement des Umayyades au Maghreb, pour établir durablement sa main mise sur toute la région. Cette campagne militaire, sur laquelle nous n'insisterons pas, car la flotte n'y participe apparemment pas, permit à Jawhar, le futur conquérant de l'Égypte, d'y faire momentanément régner l'ordre fatimide jusqu'à l'Atlantique d'où il revint en 960¹⁰⁴.

En Orient, les troupes grecques, alors sous les ordres du général Nicéphore Phokas, connurent des succès importants à partir de cette même année 960. Si la reconquête de la Crète par les troupes byzantines ne semblait pas menacer les possessions fatimides, l'appel à l'aide adressé par les musulmans de l'île à al-Mu'izz amena ce dernier à rompre la trêve. Cet appel émanait de musulmans qui reconnaissaient théoriquement le calife de Bagdad. Cela constituait une opportunité unique dans la politique orientale d'al-Mu'izz. Pour la première fois, il pouvait apparaître comme le protecteur de musulmans installés dans la zone d'influence des Abbassides ou de leurs lieutenants, les Ikhshidides d'Égypte. La marine d'al-Mu'izz, dont la capacité d'action était désormais reconnue de tous, constituait l'arme la plus appropriée pour aller aider les musulmans de Crète. Ces derniers ne s'y trompèrent pas et envoyèrent des messagers à la cour d'al-Manṣūriyya dès le début du siège de la capitale crétoise, al-Khandaq (Candie). Ils ne manquèrent pas d'expliquer au calife l'intérêt que présenterait l'île pour la dynastie si ses troupes venaient à s'en emparer. Située au centre de la Méditerranée, la Crète permettait de contrôler nombre de voies maritimes et pouvait s'avérer un atout majeur dans la conquête de l'Égypte. D'après al-Nu'mān, le calife dépêcha des émissaires auprès de l'empereur byzantin afin de lui demander de bien vouloir cesser son offensive contre la Crète qu'il prenait officiellement sous sa protection. Al-Mu'izz aurait transmis

102 Idrīs, *Uyūn*, VI, p. 77-80. Yalawī, « Controverse entre le fatimide Al Mu'izz et l'Omeïyade al Nasir, d'après le Kitāb al-Majālis wa-l-Musarayat du Kadi Nu'man », p. 7-33.

103 *Kitāb al-Uyūn*, 20 (1972), p. 93-94. Nu'mān, *Majālis*, p. 193. Stern, « An Embassy of the Byzantine Emperor to the Fatimid Caliph al-Mu'izz », p. 239-258.

104 Dachraoui, *Califat*, p. 231-233. Halm, *Empire*, p. 396-401.

un message aux autorités égyptiennes afin de les inciter à tenter une action commune. Une nouvelle fois, la chronologie proposée par les diverses chroniques demeure floue puisqu'il semble que la flotte fatimide était supposée se rendre dans le port de Ptolémaïs, en Cyrénaïque, vers le 20 mai 961 afin d'établir le contact avec la flotte égyptienne¹⁰⁵. Il apparaît toutefois qu'al-Khandaq tomba aux mains des Grecs dès le début du mois de mars 961, donc plusieurs semaines avant le rendez-vous proposé par al-Mu'izz aux Égyptiens¹⁰⁶.

Il est difficile de croire que le calife n'était pas au courant du déroulement des événements de Crète. La date tardive proposée aux Égyptiens pose la question de la sincérité de la proposition d'al-Mu'izz. Plusieurs éléments laissent en effet croire qu'il n'avait aucune envie d'envoyer ses navires si loin de leurs bases. Al-Nu'mān présente évidemment le calife comme un homme soucieux du bien des musulmans. On lit à travers sa narration que le calife comptait profiter de l'affaire de Crète pour réaliser à peu de frais une opération de propagande. En prenant la posture du protecteur des musulmans de Crète, al-Mu'izz décredibilisait les Abbassides et les Ikhshidides. Dans son message aux Ikhshidides, al-Mu'izz rappelait à tous que la Crète appartenait à leurs domaines ; les musulmans qui s'y trouvaient reconnaissant les Abbassides. Il revenait à ces derniers de protéger leurs sujets des attaques chrétiennes et que cette incapacité témoignait de leur vacuité. Al-Mu'izz déclara que l'île se trouvait de toute façon beaucoup plus près de l'Égypte que des territoires fatimides. Les émirs d'Égypte étaient à tout point de vue les mieux placés pour porter secours aux musulmans de l'île. Le calife misait évidemment sur l'inaction du pouvoir égyptien, qui rencontrait alors de graves difficultés économiques, pour appuyer son message qui revenait une nouvelle fois à prétendre que seuls les Fatimides étaient capables, grâce à leur marine, d'assurer la protection des territoires musulmans contre les infidèles. Ces derniers apparaissaient de manière classique comme peu dignes de confiance. Ils avaient rompu leurs engagements, justifiant dès lors de la part du calife l'utilisation de la force contre des objectifs chrétiens beaucoup plus proches, ceux de Sicile.

La propagande ismaélienne, savamment orchestrée depuis la cour de Šabra al-Manšūriyya et diffusée par un réseau de missionnaires, pouvait se développer avec succès dans tout le monde musulman. La conquête de l'île par les troupes de Nicéphore Phokas n'entamait en rien le prestige des Fatimides qui passaient aux yeux de tous pour les seuls à avoir tenté une action. À partir des années 960, l'incapacité des émirs égyptiens, et globalement de tous ceux qui reconnaissaient le calife de Bagdad, à endiguer l'avancée des troupes

105 Idrīs, *Uyūn*, VI, p. 122-126. Nu'mān, *Majālis*, p. 233-234.

106 Idrīs, *Uyūn*, VI, p. 126. Jean Skylitzès, *Empereurs*, p. 210.

byzantines, pesa en faveur des Fatimides. La reconquête de la Crète par les Grecs marquait le début d'une nouvelle période pour les Byzantins qui, après avoir connu plusieurs années difficiles, entraient dans une phase d'expansion sous la conduite de Nicéphore Phokas. En 963, il profita d'ailleurs de son nouveau charisme et de la situation politique à Constantinople pour s'emparer du titre de *Basileus* en lieu et place de Romain II. Le nouvel homme fort de l'Empire byzantin souhaitait évidemment laver les affronts que les Fatimides avaient infligés aux troupes grecques en Sicile et en Calabre.

De son côté, al-Mu'izz profita de la pacification du Maghreb par Jawhar et de l'attaque de la Crète par les Grecs pour relancer les opérations militaires en Sicile où quelques forteresses demeuraient soumises aux chrétiens. Aussi ordonna-t-il à Aḥmad b. al-Ḥasan, qui avait désormais la charge officielle du governorat de la Sicile, de se porter sur Taormine (Ṭabarmīn), les places fortes du Val Demone (Dammanash), du Val di Noto et Rametta (Ramiṭṭa) (cf. figure 15). Taormine tomba après sept mois de siège vers le mois de décembre 962¹⁰⁷. À partir d'août 963, Rametta subit à son tour un siège mené par le cousin de Aḥmad, Ḥasan b. 'Ammār¹⁰⁸. Si la citadelle ne passa aux mains des Fatimides qu'au printemps 964, les diverses opérations militaires engagées de part et d'autre pour attaquer ou défendre cette place forte aboutirent à une victoire navale fatimide. En septembre-octobre 964, les textes signalent l'utilisation de la flotte par les Fatimides. Selon le schéma désormais classique, Ḥasan al-Kalbī quitta Mahdia à la tête d'une flotte (*ustūl*) et de renforts destinés à son neveu qui piétinait devant Rametta. Ce dernier risquait de se faire surprendre par les soutiens byzantins expédiés par Nicéphore¹⁰⁹. Une partie des troupes rejoignit Ḥasan b. 'Ammār tandis que l'autre partie se porta contre les troupes grecques qui débarquèrent à Messine le 13 octobre 964. Après quelques succès, il semble que les troupes chrétiennes subirent plusieurs revers qui conduisirent à la mort du jeune général en chef de l'armée byzantine, Manuel Phokas¹¹⁰. Les Byzantins rescapés se réfugièrent à Reggio. Au printemps 965, alors que Rametta était sur le point de tomber, ils passèrent de nouveau à l'attaque. À la tête de ses navires, Aḥmad b. al-Ḥasan attendait la flotte chrétienne en embuscade. Des plongeurs de combat qui transportaient des pots remplis de matière inflammable parvinrent à incendier la flotte ennemie lors d'une bataille qui est restée célèbre sous le nom de « bataille du détroit (*waq'at al-majāz*) »¹¹¹.

107 Ibn al-Athīr, *Kāmil*, VIII, p. 543. Nuwayrī, *Nihāyat*, éd. Amari, *Biblioteca Arabo Sicula*, p. 438. Amari, *Storia*, II, p. 293-298.

108 Amari, *Storia*, II, p. 299. Eickhoff, *Seekrieg*, p. 345.

109 Ibn al-Athīr, *Kāmil*, VIII, p. 556. Jean Skylitzès, *Empereurs*, p. 224-225.

110 Jean Skylitzès, *Empereurs*, p. 225.

111 Ibn al-Athīr, *Kāmil*, VIII, p. 558.

Les Fatimides montraient une nouvelle fois leur supériorité navale. Comble de l'humiliation, Nicéas, le « patrice et drongaire de la flotte » grecque fut capturé et envoyé en Ifrīqiyya¹¹². La Sicile fatimide était une nouvelle fois sauvée de l'avancée des troupes grecques qui ne tentèrent dès lors plus de s'y installer. À partir de cette date, Nicéphore Phokas préféra se concentrer sur ses frontières orientales où les succès s'avéraient plus aisés comme le suggère la prise de Tarse en 965¹¹³. Pour avoir les mains libres en Orient, l'empereur demanda au calife la conclusion d'une trêve et accepta de payer le tribut de la Calabre. Son émissaire, un certain Nicolas, arriva à la cour de Şabra al-Manşūriyya en 967 afin de négocier la trêve et de racheter Nicéas¹¹⁴. Après cette dernière campagne qui conduisit à la maîtrise désormais totale de la Sicile par les troupes musulmanes, les textes ne disent plus rien des mouvements des flottes fatimides, seules maîtresses des eaux de la Méditerranée centrale.

La marine fatimide, réorganisée, confiée aux mains d'un seul amiral ou d'une seule famille d'amiraux, les Banū Kalbī, devint sous al-Mu'izz une force à part entière et plus seulement un mode de déplacement au service des troupes terrestres. La marine avait ses spécificités, ses forces propres. Le calife al-Mu'izz, dont plusieurs textes montrent qu'il était très attaché à la construction navale, avait sans doute réalisé que sans une marine puissante et opérationnelle, la dynastie ne pourrait remplir la mission qu'elle s'était fixée. Victorieux sur tous les fronts où ses troupes avaient eu à combattre, rehaussé de l'aura d'avoir tenu en échec un général-empereur qui, en Orient, ridiculisait les forces abbassides, al-Mu'izz li-Dīn Allāh était alors au sommet de sa gloire. Il devenait temps de lancer la dernière phase des opérations, celle où ses ancêtres avaient tous échoué.

Avant de suivre la marine fatimide en Égypte, il convient toutefois de s'interroger sur le rôle naval de la Sicile sous les quatre premiers califes. Il semble assez évident que les flottes ifriqiyennes commencèrent à exercer leur domination en Méditerranée centrale à partir du moment où la Sicile fut à peu près soumise. À une époque de navigation à la voile, au rythme des saisons, dans des parages comme les détroits de Sicile où les vents et les courants pouvaient rendre très périlleuse la plus courte des traversées, contrôler la majeure partie des ports et des havres de l'île pouvait s'avérer essentiel pour organiser des expéditions navales. La maîtrise de la Sicile facilitait grandement les opérations vers la Calabre et les cités de la péninsule italienne en général. L'analyse des diverses opérations navales fatimides permet de dégager un mode opératoire

112 Jean Skylitzès, *Empereurs*, p. 225. Eickoff, *Seekrieg*, p. 349-351.

113 Ibn al-Athīr, *Kāmil*, VIII, p. 560.

114 Ibn al-Athīr, *Kāmil*, VIII, p. 663-664.

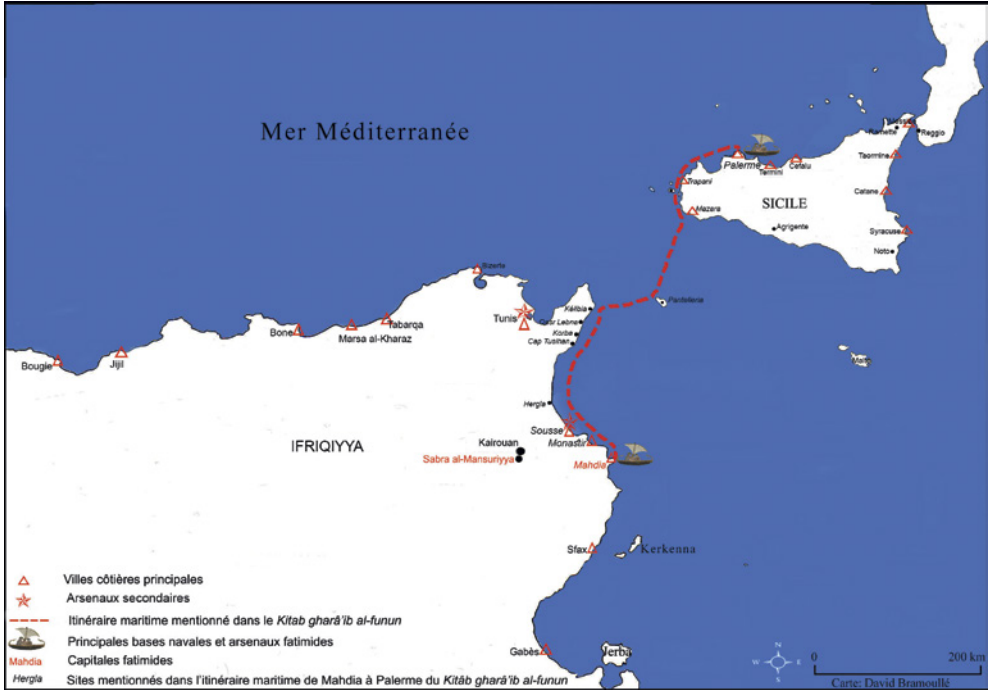


FIGURE 15 La flotte fatimide entre l'Ifriqiyya et la Sicile

de la flotte qui fut systématisé à partir du règne d'al-Mu'izz. Les sources permettent de comprendre le lien étroit entre la maîtrise de l'île par les Fatimides et le moment où leurs vaisseaux commencèrent à exercer une réelle domination en Méditerranée centrale. Toutefois, la Sicile jouait un rôle singulier, car les textes relatant les expéditions navales fatimides sous les quatre premiers califes, notamment celles qui conduisirent aux attaques de la péninsule italienne, semblent indiquer que dans la majorité des cas, ces flottes passaient par la Sicile, mais n'en étaient pas véritablement originaires. Il s'agissait à chaque fois de navires maghrébins qui séjournèrent en Sicile le temps de la campagne et rentraient ensuite à Mahdia, principale base navale de la dynastie (cf. figure 15). Les premières années de la dynastie durant lesquelles des flottes siciliennes attaquèrent des cibles fatimides en Ifriqiyya constituèrent un précédent que les califes ne souhaitaient pas voir se renouveler. Pour éviter cela, il fallait non seulement tenir l'île, ce qui fut plus ou moins fait après 924, mais peut-être aussi empêcher que des navires de guerre n'y soient construits. Nous pensons que dès les deux premiers califes, des mesures purent être prises pour éviter qu'une force navale autonome conséquente ne se développe dans l'île en dehors du contrôle des Fatimides. Ils disposèrent un espace dédié à la

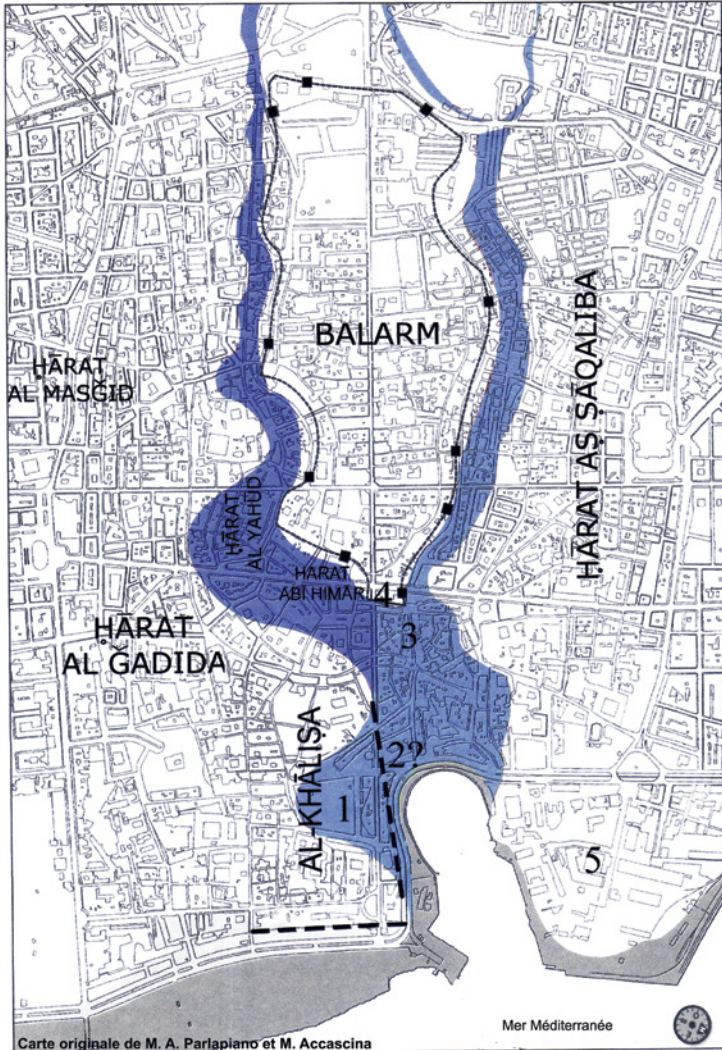
construction navale ou à l'entretien des navires (*dār al-ṣinā'a li-l-baḥr*) à l'intérieur de la citadelle d'al-Khālīṣa construite par Khalīl b. Iṣḥāq al-Tamīmī vers 937-938¹¹⁵. Comme nous le verrons dans le chapitre consacré à la construction navale, le vocable *dār al-ṣinā'a* est difficile à interpréter. Souvent traduit par arsenal maritime, l'analyse de la documentation permet de penser qu'il n'avait pas toujours le sens que nous lui donnons aujourd'hui. Quelques éléments laissent penser qu'il s'agissait d'un site de stockage des armes et des équipements qui permettaient d'armer et d'entretenir des navires, mais pas toujours d'un chantier naval où des navires de combat étaient construits de toutes pièces. Nous pensons que cet espace situé dans la citadelle de Palerme par Ibn Ḥawqal constituait en fait une base de réparation pour les navires de la flotte qui pouvaient s'y trouver le temps des campagnes navales et un centre d'équipement pour certains des navires siciliens utilisés par le *jund* local lorsqu'une expédition était organisée. Au x^e siècle, le port de Palerme (*marsā al-baḥr*) se trouvait entre le quartier dit des Slaves (*ḥārat al-saqāliba*) et al-Khālīṣa (cf. figure 16).

Il constituait le principal mouillage de la flotte officielle. Cet espace stratégique, à l'intérieur même de la citadelle, et donc sous le contrôle direct des troupes fatimides, témoigne de la volonté des autorités de strictement contrôler la construction navale de l'île¹¹⁶. Un tel système permettait d'éviter que des rebelles ne disposent à leur tour d'une flotte de guerre pour menacer l'Ifrīqiyya. Les références fréquentes aux flottes partant de Mahdia pour la Sicile avant d'attaquer des cibles qui se trouvaient sur la péninsule italienne signifient que l'île ne disposait pas d'une force navale suffisante pour attaquer à elle seule le continent et que cela était voulu par le pouvoir fatimide. L'essentiel de la flotte se trouvait à Mahdia, au moins à partir du règne d'al-Mu'izz qui concentra sous son contrôle direct, à la fois les navires et tout ce qui concernait leur mise en chantier. La Sicile, essentielle comme base d'appui des flottes fatimides, ne fut sans doute pas dotée d'une véritable autonomie navale avant le départ d'al-Mu'izz pour Le Caire. Il n'en demeure pas moins qu'elle joua un rôle majeur dans l'établissement de la puissance navale fatimide et donc dans la propagande que les Fatimides bâtirent à partir de cette puissance pour tenter de légitimer leurs prétentions universalistes¹¹⁷. L'organisation navale que l'on voit se dessiner dans les années 950-960 annonce à bien des égards ce qui allait se produire après la conquête de l'Égypte et du Bilād al-Shām. Ce n'est d'ailleurs pas un hasard si sur le plan de Mahdia que propose le *Kitāb gharā'ib al-funūn*

115 Ibn Ḥawqal, *Ṣūrat al-arḍ*, éd. p. 119, tr. I, p. 118.

116 Ibn Ḥawqal, *Ṣūrat al-arḍ*, éd. p. 119, tr. I, p. 118.

117 Bramoullé, « La Sicile dans la Méditerranée fatimide (x^e-xI^e siècle) », p. 32-35.



1. Bassin de l'arsenal 2. Localisation hypothétique de la porte de l'arsenal
3. Fontaine de Garraffo 4. Bāb al-Baḥr (porte de la mer) 5. Zone du Château de la mer

— — — Reconstitution hypothétique des murs nord et ouest de la citadelle d'al Khālīṣā.

■ Paleoalvei de la rivière hivernale (Kemonia), de la rivière Ruta (Paireto) et de l'estuaire du port

FIGURE 16 Palerme au X^e-XI^e siècle.

Note: Carte réalisée par Maria Antonietta Parlapiano et Margerita Accascina, reproduite avec leur aimable autorisation. Cf. Ardizzone, Pezzini, Sacco, « The Role of Palermo in the Central Mediterranean: the Evolution of the Harbour and the Circulatoin of Cermaics », p. 232.

(cf. figure 5) juste à côté du dessin symbolisant le port (*mīnāʿ*), l'auteur a écrit « ports entre Madhia et la Sicile (*marāsī min al-Mahdiyya ilā Ṣiqilliyya*) » et donne ensuite une liste de seize localités avec les distances qui les séparent¹¹⁸.

Sous al-Muʿizz, la flotte se concentrait donc à Mahdia. Cela explique que les flottes parties de Mahdia ne passaient jamais à l'attaque dès leur arrivée en Sicile, mais attendait en général plusieurs mois. Cela permettait de faire retentir l'appel à la guerre sainte, de rassembler les hommes et de faire équiper en guerre les navires locaux qui se rassemblaient donc près de la citadelle pour monter les superstructures nécessaires à la guerre. La Sicile, essentielle comme base d'appui des flottes fatimides, vit ses capacités navales étroitement contrôlées par les Fatimides. En matière de construction navale, l'essentiel se déroulait à Mahdia, mais la Sicile joua malgré tout un rôle croissant, notamment dans l'approvisionnement du chantier de Mahdia en bois d'œuvre. S'il existait au Maghreb des massifs forestiers susceptibles de fournir du bois à la dynastie, la Sicile constituait un espace majeur d'approvisionnement. Amari a montré que l'île était à cette époque encore largement pourvue de forêts et qu'elle souffrit véritablement de déforestation à partir du XII^e siècle¹¹⁹. Les géographes qui visitèrent l'île font tous référence à plusieurs sites d'exploitation du bois dans les environs de San Marco (*Shant Mārku*), Cefalù, autour de l'Etna et ailleurs¹²⁰. Les forêts siciliennes représentaient la première zone d'approvisionnement de l'arsenal de Mahdia¹²¹. Cependant, l'exploitation du bois de l'île ne fut pas toujours aisée à une époque où la lutte contre les Byzantins faisait rage et où nombre des bûcherons qui travaillaient pour les Fatimides étaient limités du fait de la fuite des chrétiens qui exerçaient cette activité vers les citadelles proches de Taormine et de Ramette. « Tu insisteras auprès de lui [Aḥmad b. al-Kalbī] pour qu'il déploie en cette affaire le plus grand zèle » écrivait ainsi al-Muʿizz à Jawdhar après la réception d'un message du gouverneur de Sicile qui mentionnait les problèmes survenus avec les bûcherons¹²². Sans que le texte ne permette de savoir avec précision s'il s'agissait de chrétiens ou de musulmans, le texte d'al-Dawūdī (m. v. 1042) évoque un épisode qui pourrait correspondre au texte de la *Sīrat Jawdhar* et qui permettrait de comprendre l'enchaînement des événements. Il rapporte que des habitants musulmans d'Agrigente furent contraints de couper du bois pour « les navires qui effectuaient le jihad »¹²³. Devant la difficulté de la tâche et le traitement

118 *Kitāb gharāʾib al-funūn*, A fol. 34. A, p. 130-131.

119 Amari, *Storia*, II, p. 508 ; III, p. 809.

120 Muqaddasī, *Aqālīm*, p. 232. Idrīsī, *Nuzhat*, éd. II, p. 592-593, tr. p. 310-313.

121 canard, « Quelques notes relatives à la Sicile sous les premiers Fatimides », p. 571-573.

122 Jawdharī, *Sīrat Jawdhar*, éd. p. 130, tr. p. 126.

123 Dawūdī, *Kitāb al-Amwāl*, p. 416-417.

que leur infligeaient les autorités ils refusèrent et s'enfuirent à leur tour vers les territoires chrétiens, provoquant alors riposte violente du gouverneur. La confrontation de la *Sīrat Jawdhar* et du *Kitāb al-amwāl* d'al-Dawūdī suggère que les chrétiens étaient généralement ceux qui avaient pour tâche de couper le bois pour alimenter la construction navale, mais que leur fuite entraîna la nécessité pour l'émir kalbide de trouver d'autres personnes susceptibles de couper le bois. Dans tous les cas, le manque de main-d'œuvre pour exploiter les forêts et transporter les grumes jusqu'aux ports d'exportation pouvait avoir de graves conséquences pour la dynastie à un moment où la conquête de l'Égypte était en pleine préparation. La *Sīrat Jawdhar* témoigne que les entrepôts califaux furent parfois vides et que, faute de matériaux, des navires ne restèrent inachevés¹²⁴. L'île était aussi réputée pour sa production de câbles destinés aux ancres des navires et pour les mines de fer appartenant au pouvoir (*sultān*)¹²⁵. On comprend mieux l'intérêt d'al-Mu'izz pour la situation politique et militaire de l'île¹²⁶. Une grande partie de la capacité d'action de la flotte reposait sur cette île qui, de fait, ne fut plus utilisée comme avant-poste maritime une fois que la dynastie se transféra en Égypte.

1.4 *Le temps de la conquête de l'Égypte et du Bilād al-Shām (969-975)*

La dernière étape de cette partie consacrée à l'élaboration et l'apogée de la marine fatimide correspond à une période de conquête, d'installation, et de stabilisation du pouvoir fatimide en Égypte et sur la côte syro-palestinienne. Ce sont les dernières années du règne d'al-Mu'izz, qui fut sans doute le souverain le plus impliqué dans la constitution d'une flotte puissante et redoutée. Sa mort constitue symboliquement la fin de notre première phase. Il s'agira de comprendre quel fut le rôle de la flotte fatimide durant cette période de conquête et d'installation de la dynastie dans un nouvel espace géographique que les Fatimides souhaitaient conquérir à tout prix, mais où ils rencontrèrent une résistance qui contrastait quelque peu avec ce qu'ils avaient connu durant la décennie précédente¹²⁷.

124 Jawdhārī, *Sīrat Jawdhar*, éd. p. 134, tr. p. 129.

125 Ibn Ḥawqal, *Ṣīrat al-arḍ*, éd. p. 121-122, tr. I, p. 121.

126 Jawdhārī, *Sīrat Jawdhar*, éd. p. 143-144, 148-150, tr. p. 137-138, 141-142.

127 Pour un avis différent. Cf. Lev, « The Fatimid navy, Byzantium, and the Mediterranean sea, 996-1036 », p. 240. Claude Cahen a quant à lui émit l'hypothèse que les Amalfitains purent assister les Fatimides dans leurs entreprises contre l'Égypte du fait des intérêts économiques que la cité italienne avait dans la réussite du projet fatimide. Ce dernier élément nous semble improbable et n'est confirmé par aucune source, pas même celles hostiles aux Fatimides qui n'auraient pas manqué de le souligner. Cahen, « Le commerce d'Amalfi dans le Proche-Orient musulman avant et après la croisade », p. 291-301.

Lorsque le 6 février 969, le général Jawhar se lance à la conquête de l'Égypte, les textes ne mentionnent pas clairement l'utilisation de navires¹²⁸. La saison n'était certes pas propice à la navigation. Pourtant, une intense activité de construction navale et de préparatifs régnait à Mahdia depuis quelques mois. Les problèmes de coupe du bois dans les forêts de Sicile préoccupaient le calife. Les territoires qui dépendaient des citadelles chrétiennes de Taormine et de Rametta possédaient des massifs forestiers qu'il était difficile d'exploiter sans contrôler les forteresses. Leur conquête en 962 n'était pas sans rapport avec la nécessité d'exploiter ces ressources forestières¹²⁹. De grandes quantités de bois étaient acheminées depuis la Sicile vers l'arsenal (*dār al-ṣinā'a*) de Mahdia. Il semble que cela n'était pas suffisant et Jawdhar offrit même du bois en provenance de ses propres domaines siciliens pour soutenir l'effort de construction navale¹³⁰. La consommation croissante de bois d'œuvre à Mahdia et la pénurie qui en résultait parfois apportent un élément de plus à notre hypothèse selon laquelle le chantier de construction navale d'al-Khālīṣa ne construisait pas vraiment de navire puisque l'essentiel du bois d'œuvre partait vers Mahdia. Tout laisse donc croire que l'arsenal connaissait une intense activité et que les Fatimides mettaient en œuvre une flotte qu'ils s'approprièrent à lancer dans la conquête de l'Égypte, soit directement aux côtés des forces terrestres, soit comme soutien logistique lorsque la saison serait plus propice. Ḥusayn b. Ya'qūb, responsable des affaires maritimes (*mutawallī al-baḥr*) à Mahdia¹³¹, reçut notamment l'ordre de faire construire « dix *ṣandal* de grand modèle (*ṣanādil min al-qālib al-kabīr*) » pour favoriser le passage en Égypte¹³². En mai 969, les troupes de Jawhar pénétrèrent dans le delta du Nil et, en juin, elles parvinrent à Gizeh, face à Fustât. Des négociations s'engagèrent entre

128 Jawhar arriva en Égypte au mois de mai de la même année (*jumādā* II 358). Maqrīzī, *Iṭṭī'āz*, I, p. 138-139. Pour des études détaillées de la prise de l'Égypte par Jawhar voir Dachraoui, *Califat*, p. 250-261. Bianquis, « La prise de pouvoir par les Fatimides en Égypte », p. 49-108. Lev, « The Fatimid conquests of Egypt, military, political and Social Aspects », p. 315-328. Lev, « The Fatimids and Egypt 301-358/914-969 », p. 186-196. Halm, *Empire*, p. 408-414.

129 Jawdharī, *Sīrat Jawdhar*, éd. p. 129-130, tr. p. 126-127.

130 Jawdharī, *Sīrat Jawdhar*, éd. p. 134, 137-138, 162-163, tr. p. 129, 132, 152.

131 Il est également qualifié de *ṣāhib al-baḥr* soit « maître de la mer », quelques lignes avant, ce qui laisse penser qu'ici *ṣāhib* et *mutawallī* avaient le même sens, c'est-à-dire quelqu'un chargé des affaires maritimes, de l'approvisionnement nécessaire à la construction navale plus qu'un rôle militaire d'amiral ou de commandant en chef de la flotte. Jawdharī, *Sīrat Jawdhar*, éd. p. 81, tr. p. 86.

132 Le *ṣandal* est un type de navire de taille modeste servant un bâtiment plus grand. Le contexte du passage, il s'agit de construire des navires de guerre, incite à penser que ces *qālib* devaient accompagner d'autres navires. Cf. Jawdharī, *Sīrat Jawdhar*, éd. p. 99, tr. p. 101. Sur le *ṣandal* et le *qārib* voir notamment Zayat, « Mu'jam al-Marākib wa-l-sufun », p. 343, 356. Agius, *Classic Ships*, p. 271, 306. Dozy, *Supplément*, II, p. 399.

Jawhar et les personnalités de Fustât qui assurèrent que la population ne voulait pas combattre les troupes maghrébines. Cependant, Ibn Zulâq (m. 996) signale que les troupes égyptiennes n'étaient pas du même avis et voulaient repousser la tentative fatimide de franchissement du Nil. Jawhar envoya des hommes vers Damiette et Tinnîs afin d'empêcher les navires susceptibles d'aider les forces ikhshidides de remonter par les branches du delta et pour permettre aux Maghrébins de trouver les navires pour traverser le fleuve¹³³. La suite du récit laisse penser que les Fatimides prirent le dessus, mais, selon la documentation, aucune force navale fatimide n'avait encore fait mouvement vers l'Égypte.

En Ifrīqiyya, les préparatifs se poursuivaient. L'échec des précédentes tentatives fatimides contre l'Égypte inspira peut-être à al-Mu'izz de ne pas jeter toutes ses forces dans la bataille. Il souhaitait certainement attendre un peu que les choses s'éclaircissent avant d'envoyer son atout maître. Durant cette période, Tripoli de Libye devint une nouvelle base navale pour les Fatimides¹³⁴. Dans une lettre datée de la fin septembre-début octobre 970, Nuṣayr, le gouverneur de la ville, signalait l'arrivée des navires de guerre (*al-asātil*) conduits par l'ancien gouverneur de Sicile, Aḥmad b. al-Ḥasan al-Kalbī. Aḥmad fut semble-t-il relevé de son commandement sicilien en octobre-novembre 969. Il rallia l'Ifrīqiyya afin d'être placé à la tête de la flotte fatimide qui devait se rendre à Tripoli¹³⁵. Seul Nuwayrī (m. 1333) précise qu'il quitta la Sicile pour Mahdia avec trente vaisseaux (*marākib*)¹³⁶. Aḥmad rencontra le calife et procéda à des préparatifs supplémentaires avant de partir pour Tripoli¹³⁷. Il y arriva vers la fin du mois de septembre 970 ou dans les premiers jours d'octobre¹³⁸. C'est là que la maladie qui le rongea depuis quelque temps l'emporta vers le 30 octobre 970¹³⁹. Selon toute vraisemblance, il fut remplacé par son cousin, Ḥasan b. Abū Muḥammad. Maqrīzī, dont le récit est quelque peu confus, ne dit rien d'Aḥmad et fait au contraire de Ḥasan celui qui partit de Sicile, passa par Mahdia où il prit la direction de la flotte qui vogua ensuite vers Tripoli. Il raconte notamment qu'avant son départ vers Tripoli, Ḥasan b. Abū Muḥammad al-Kalbī partit combattre quelques rebelles à l'intérieur de l'Ifrīqiyya. Ce ne fut

133 Anṭākī, *Histoire*, xviii, p. 819. Ibn Taghrī Birdī, *Nujūm*, iv, p. 30-31. Maqrīzī, *Ittī'āz*, i, p. 183.

134 Jawdharī, *Sīrat Jawdhar*, p. 132-133, tr. p. 128.

135 Jawdharī, *Sīrat Jawdhar*, p. 135, tr. p. 130.

136 Nuwayrī, *Nihāyat*, éd. Amari, *Biblioteca Arabo Sicula*, p. 441-442. Ce passage de Nuwayrī ne se trouve pas dans le volume correspondant à ces années de l'édition récente des *Nihāyat*.

137 Jawdharī, *Sīrat Jawdhar*, éd. p. 132-133, tr. p. 128-129.

138 Jawdharī, *Sīrat Jawdhar*, éd. p. 132-133, tr. p. 128-129.

139 Dans une lettre adressée à Jawdhar, Aḥmad signale notamment qu'il est tombé malade. Cf. Jawdharī, *Sīrat Jawdhar*, éd. p. 129, 148, tr. p. 126, 141. Amari, *Storia*, p. 336, note 1.

qu'à son retour que la flotte mit à la voile, le 26 août 970¹⁴⁰. Plusieurs membres de la famille kalbide avaient rallié l'Ifrīqiyya durant l'année 969. Il se peut donc que le calife ait demandé à Ḥasan de régler des troubles à l'intérieur des terres tandis qu'Aḥmad procédait aux derniers préparatifs à Mahdia¹⁴¹.

En dépit des confusions, il semble que la flotte fatimide se trouvait encore à Mahdia lorsque l'attaque de l'Égypte débuta en février 969. Elle ne participa donc pas directement à la toute première phase de conquête de l'Égypte et ne partit pour Tripoli que plus d'un an après le début de l'offensive. Arrivés en Libye, les navires demeurèrent en attente au moins une année supplémentaire. Ḥasan b. Abū Muḥammad n'aurait quitté Tripoli que le 18 août 971¹⁴². Entre l'arrivée de la flotte à Tripoli et son possible départ vers l'Égypte, il se passa donc presque une année durant laquelle il revint au gouverneur de la ville de financer l'entretien des bateaux et peut-être aussi les salaires des équipages comme semble l'indiquer le nouveau gouverneur de la ville. Nuṣayr, dans une lettre adressée à Jawdhar, évoque les sommes prélevées pour procéder aux « dépenses pour la flotte et ses hommes (*nafaqāt 'alā al-uṣṭūl wa-rijālihi*) »¹⁴³. On comprend mal l'intérêt qu'il y avait à concentrer la flotte dans un port comme celui de Tripoli dès 970 et de la laisser au mouillage une année¹⁴⁴. L'inactivité des navires pourrait avoir été involontaire et provoquée par la mort imprévue de Aḥmad b. al-Ḥasan al-Kalbī. Al-Mu'izz espérait sans doute que Aḥmad se remettrait plus facilement à terre que sur un navire et seule la maladie de l'amiral semble justifier d'un séjour aussi long de la flotte à Tripoli. Il fallut en outre un certain temps avant que le calife ne trouve un successeur digne de confiance.

Pendant que la flotte attendait à Tripoli, la conquête de l'Égypte se poursuivait et les troupes fatimides s'engagèrent aussi dans la conquête de la Palestine et de la Syrie où elles eurent à faire face à l'avancée des Carmâtes. Originaires du Bahrayn, ces derniers étaient d'anciens alliés des Fatimides. Ils avaient toutefois rompu avec le califat ismaélien et comptaient désormais imposer leur propre pouvoir au monde musulman¹⁴⁵. Ils étaient eux aussi engagés dans une logique d'expansion territoriale et ils bénéficièrent parfois du soutien des

140 Maqrīzī, *Muqaffā*, III, p. 245.

141 Maqrīzī, *Muqaffā*, III, p. 244. Nuwayrī précise en effet qu'Aḥmad quitta la Sicile avec ses biens, ses esclaves et tous les membres de sa famille.

142 Il n'indique d'ailleurs même pas que la flotte partit, il signale simple le départ de Ḥasan.

143 Jawdharī, *Sirat Jawdhar*, éd. p. 132, tr. p. 128.

144 Ibn Ḥawqal indique que si la ville accueillait de nombreux navires, ils étaient obligés de s'ancreur au large à cause des vents qui causaient de violent remous et qui risquaient de dresser les bateaux à la côte. Ibn Ḥawqal, *Ṣūrat al-arḍ*, éd. p. 69-70, tr. I, p. 65.

145 Halm, *Empire*, p. 62-66.

populations locales qui refusaient la mainmise des Maghrébins¹⁴⁶. L'armée fatimide rencontra une forte résistance en Syrie et en Palestine. Les Carmâtes purent même avancer vers l'Égypte au point d'assiéger la nouvelle capitale du Caire à la fin de l'année 971. C'est dans ce contexte militaire difficile que la première véritable mention d'une action navale fatimide apparaît.

Une partie des troupes maghrébines était en effet bloquée par les Carmâtes à l'intérieur de Jaffa. Entre juin et décembre 971, les textes signalent l'arrivée devant Jaffa d'une quinzaine de navires en provenance du Maghreb¹⁴⁷. La flotte basée à Tripoli n'ayant pas encore fait mouvement vers l'Égypte, il s'agissait donc peut-être d'un simple détachement sorti de Tripoli. La date pourrait correspondre au moment où Maqrīzī fait quitter Tripoli à Ḥasan vers le 18 août 971¹⁴⁸. Toutefois, l'auteur, dont le récit est loin d'être clair, ne précise pas si Ḥasan était parti avec des navires et si c'était bien en direction de la Palestine¹⁴⁹. Il se peut que quelques navires aient été détachés du gros de la flotte pour porter secours aux troupes enfermées dans Jaffa. De toute façon, cette tentative se solda par un fiasco. Devant Jaffa, les bâtiments fatimides rencontrèrent les vaisseaux armés par les Carmâtes. Treize des navires ifriqiyens furent détruits alors que deux autres furent capturés par une flotte byzantine qui, depuis les reconquêtes de Chypre (965) et d'Alexandrette (968), par les troupes grecques, pouvait sans problème patrouiller dans des eaux où les navires fatimides ne régnaient pas en maîtres. Cette première défaite contre des troupes qui n'avaient a priori pas d'expérience maritime, notamment en Méditerranée, laisse supposer que les Carmâtes avaient bénéficié d'un soutien de la part des populations locales. Cela constituait un avertissement pour les Fatimides qui ne pouvaient négliger leur marine au moment où leurs ennemis disposaient eux aussi de navires susceptibles de ruiner les projets de conquête mûris depuis de longues années. L'arrivée d'embarcations en provenance du

146 Bianquis, *Damas et la Syrie*, I, p. 43-51. Gil, *Palestine*, p. 335-340.

147 Ibn al-Dawādārī, *Kanz*, VI, p. 143. Anṭākī, *Histoire*, XXIII, p. 351-352. Ibn Sinān, Ibn al-'Adīm, *Qarāmiṭa*, p. 59.

148 Maqrīzī, *Muqaffā*, III, p. 245.

149 Maqrīzī indique en effet que Ḥasan quitta Tripoli, où il s'était arrêté avec la flotte, le 18 août 971. Mais le verbe peut aussi suggérer qu'il quitta la flotte (*aqla'a minhā*). Puis il avança vers le Caire vers le début du mois de mars 972. La période qui s'écoula entre les deux dates est particulièrement longue et l'auteur ne précise pas où se trouvait alors le général kalbide. La date du départ de Tripoli, qui correspond à une saison favorable à la navigation, pourrait suggérer qu'il était parti avec quelques navires vers l'Orient, à moins qu'il ne soit retourné en Ifrīqiya chercher des renforts. En tout cas, al-Maqrīzī poursuit la biographie du général en indiquant que lorsque la flotte avança depuis le Maghreb le 14 août 972, il vint à sa rencontre au mois de septembre-octobre (*dhū-l-ḥijja*) et la mena jusqu'à Tinnīs où il recontra la flotte carmâte.

Maghreb témoignait que Jawhar n'avait pas véritablement de bâtiments à sa disposition depuis son départ d'Ifrīqiyya.

Il se peut qu'une nouvelle flotte fût envoyée depuis le Maghreb. Il s'agissait de remplacer les navires perdus et d'aider les troupes toujours bloquées dans Jaffa. Maqrīzī indique en effet que vers le mois de juin 972, une flotte (*uṣṭūl*) arriva du Maghreb et se dirigea vers le Shām où elle s'empara cette fois de butin¹⁵⁰. Il semble que le reste de la flotte de Tripoli ne prit la mer pour l'Égypte qu'en septembre 972. C'est finalement à ce moment que Ḥasan rejoignit la flotte pour la diriger sur Tinnīs alors sous la menace de la marine carmâte. La cité insulaire, siège d'une industrie textile de très haute qualité, représentait un atout économique essentiel pour les Fatimides. Elle était aussi une des voies d'accès vers Le Caire et Fustât¹⁵¹. Si l'on en croit le pseudo Ibn al-Muqaffa', en 971, les murailles de la ville avaient été abattues à la suite d'une révolte menée par une milice formée de jeunes sunnites de la cité opposés à la présence maghrébine¹⁵². Si cette destruction des murailles ne doit pas être prise au sens strict, il s'agissait sans doute des portes principales de la ville qui avaient pu être abattues, il n'en demeure pas moins que la ville représentait une proie facile pour les Carmâtes. Ḥasan parvint à capturer sept navires et des centaines de prisonniers carmâtes¹⁵³. La flotte maghrébine reprenait ses marques et il semble qu'une fois arrivée en Égypte, elle contribua, *via* le Nil, à la pacification des provinces les plus récalcitrantes, notamment le Sa'īd. En effet, avant le mois d'octobre 972, Jawhar envoya quarante navires sur le Nil afin de mater une rébellion en Haute-Égypte¹⁵⁴. Aucun document n'indique si ces navires étaient des bateaux égyptiens armés pour l'occasion, mais au regard de la chronologie, cette date pourrait correspondre à l'arrivée de la plus grosse partie de la flotte en provenance de Tripoli.

Il est certain, en tout cas, que lorsque al-Mu'izz s'installa au Caire en juin 973, la flotte était présente en Égypte. Une revue de la flotte fut d'ailleurs organisée près de son nouveau palais au lendemain des festivités du mois de juillet 973¹⁵⁵. Le calife souhaitait sans aucun doute montrer à ses nouveaux sujets *Sa* marine, celle avec laquelle il avait infligé de nombreuses défaites aux navires byzantins pourtant si redoutés en Orient. Il eut été plus logique d'organiser cette revue à Alexandrie où al-Mu'izz avait passé plusieurs jours avant de se rendre au Caire, mais il faut penser que cette première revue de la flotte

150 Maqrīzī, *Itti'āz*, I, p. 201.

151 Muqaddasī, *Aqālīm*, p. 203, 213. Lev, « Tinnīs : an industrial Medieval town », p. 83- 96.

152 Ibn al-Muqaffa', *Egyptian Church*, II-2, éd. p. 88, tr. p. 131.

153 Il est possible qu'il y ait eu deux attaques, une en 972 et l'autre en 973.

154 Maqrīzī, *Itti'āz*, I, p. 200.

155 Ibn Muyassar, *Muntaqā*, p. 161. Maqrīzī, *Itti'āz*, I, p. 208.

sur le sol égyptien était organisée pour marquer les esprits de la population de Fustât, capitale politique de l'Égypte jusqu'en 973. Cela impliquait donc la présence de la majeure partie, voire de la totalité, des forces navales fatimides. Cela pourrait expliquer l'absence des navires fatimides pour défendre Tinnîs qui subit une nouvelle attaque carmâte vers le même moment. La population se défendit seule ou presque contre les ennemis¹⁵⁶.

En 973, la revue de la flotte apparaît à bien des égards comme la dernière manifestation navale du règne d'al-Mu'izz qui décéda en décembre 975. Durant ses deux dernières années de règne, les opérations navales ne sont plus mentionnées de manière explicite. Les textes signalent pourtant l'expédition de troupes depuis l'Égypte vers les côtes syro-palestiniennes, notamment vers Beyrouth, en février-mars 975, ainsi que des sièges et des attaques menées par les troupes byzantines contre la plupart des cités portuaires syro-palestiniennes. En dépit de la trêve conclue à leur demande en 972-973, les Byzantins voulaient sans doute profiter des difficultés rencontrées par les Fatimides contre les Carmâtes et les tribus bédouines du Bilād al-Shām, pour mener une vaste campagne militaire en Syrie¹⁵⁷. Ils attaquèrent et bloquèrent ainsi la plupart des villes côtières de la région. Tripoli, Saïda, Beyrouth ou encore Acre et Césarée subirent les assauts des troupes de Jean Tzimiscès¹⁵⁸. Certaines villes durent payer des rançons pour être épargnées et d'autres, moins riches ou moins chanceuses, virent leurs populations déportées. Les textes, même s'ils signalent parfois la présence de troupes fatimides à l'intérieur de ces cités, n'évoquent pas de navire fatimide.

Il est difficile de comprendre les raisons de l'absence de référence à la marine fatimide pour protéger des villes pourtant considérées comme stratégiques par le calife al-Mu'izz¹⁵⁹. Survenue en période de trêve, l'attaque byzantine explique peut-être que le calife n'ait pas jugé bon de disposer des navires de guerre dans les ports en question. La mort d'al-Mu'izz marque symboliquement la fin d'une époque brillante pour la marine fatimide. Les deux ou trois dernières années de son règne sont, du point de vue de l'utilisation de la flotte, assez troublantes. Les sources restent muettes quant aux raisons qui

156 Maqrīzī, *Ittī'āz*, I, p. 209.

157 Maqrīzī, *Ittī'āz*, I, p. 209.

158 Ibn al-Dawādārī, *Kanz*, VI, p. 169-171. Ibn al-Qalānīsī, *Dhayl*, p. 14-15. Nuwayrī, *Nihāyat*, xxviii, p. 150-151. Maqrīzī, *Ittī'āz*, I, p. 268-269. Matthieu d'Édesse, *Chronique*, p. 15-22. Bianquis, *Damas et la Syrie*, I, p. 93-99. Gil, *Palestine*, p. 344-348.

159 Yaacov Lev rappelle à juste titre que le calife al-Mu'izz n'avait pas hésité à détourner ses troupes de Damas, pourtant en passe d'être perdue, vers la ville de Beyrouth afin qu'elle ne tombât pas entre les mains des Byzantins. Cf. Lev, « The Fatimid navy, Byzantium, and the Mediterranean sea, 996-1036 », p. 243.

poussèrent le calife à ne pas engager ses navires contre les Byzantins. Il semble presque que les bateaux qui avaient fait le voyage depuis Tripoli et avaient été passés en revue par le calife en 973 n'existaient plus. Ce silence est-il synonyme de si lourdes défaites que les chroniqueurs n'osèrent les évoquer ? Rien ne permet de le croire, car même les sources byzantines ne signalent pas d'affrontements navals. Cela tendrait donc à prouver que le calife n'engagea pas ses forces navales contre les Byzantins à cette époque. Ce silence de part et d'autre de la Méditerranée est d'autant plus étrange qu'à l'été 976, al-'Azīz (r. 975-996) demanda à ses lieutenants en Ifrīqiyya, les Zirides, une assistance navale. Ils expédièrent une flotte qui sortit de Mahdia à la fin du mois d'août, mais elle n'arriva semble-t-il jamais à destination¹⁶⁰. L'appel à la marine ziride suggère que soit la flotte fatimide avait été détruite, soit, et c'est selon nous l'hypothèse la plus vraisemblable, démontée pour des besoins de construction urbaine par exemple. Il semble bien que le temps de la domination navale fatimide se fût éteint avec le calife al-Mu'izz et que désormais une nouvelle période commençait pour cette marine devenue égyptienne.

2 La marine fatimide entre stabilisation et ralentissement (975-1099)

Entre la mort d'al-Mu'izz et le début des croisades se produit un ralentissement progressif des opérations navales fatimides. À de courtes périodes d'activités succèdent de longs intervalles durant lesquels les sources ne disent rien ou presque de la flotte qui semble jouer un rôle moins important. Une première période (973-998) met encore en évidence l'utilisation sporadique de la flotte dans des opérations militaires. Une seconde période (998-1099), durant laquelle les allusions à des navires fatimides n'apparaissent plus que de loin en loin, invite alors à poser la question de la disparition de la flotte fatimide. Avant de tenter d'interpréter les causes de ce ralentissement voire de cette disparition, revenons d'abord sur les phases d'activités et d'inactivités.

2.1 *Le statu quo (975-998)*

De 975 jusqu'en 993, presque vingt ans s'écoulèrent sans que les sources évoquent la moindre campagne navale fatimide. Durant ces années, qui correspondent au règne d'al-'Azīz (975-996), les principaux ennemis des Fatimides qui disposaient d'une flotte se montrèrent bien moins agressifs et les traités de paix signés entre les califes et les Byzantins expliquent en partie que les nouveaux maîtres de l'Égypte n'aient pas eu à entretenir une marine conséquente.

¹⁶⁰ Ibn 'Idhārī, *Bayān*, I, p. 229. Labīdī, *Manāqib*, éd. p. 51, tr. p. 240-241.

Cela n'était pas nécessaire et permettait de dégager du numéraire pour mener à bien la réforme de l'armée entreprise par al-'Azīz¹⁶¹. D'autre part, les Fatimides furent confrontés à des problèmes de stabilisation de leur autorité dans les cités palestiniennes et en Syrie, surtout dans le nord et à Damas où les tribus bédouines contestaient leur pouvoir¹⁶². La lutte contre des Bédouins dépourvus de navires ne justifiait pas la construction ou l'entretien d'une flotte conséquente par les autorités égyptiennes.

À partir des années 990, une nouvelle phase d'opérations navales commença. La mort du vizir Ibn Killis en février 991 n'est pas étrangère à la reprise des opérations militaires en Syrie du Nord. Peu confiant dans la valeur de l'armée fatimide, le vizir avait dès l'origine mené une politique de pacification des relations avec les Byzantins ainsi qu'avec les Ḥamdanides d'Alep. Sur son lit de mort, le vizir conseilla une dernière fois à al-'Azīz de laisser « les Byzantins comme ils t'ont laissé en paix »¹⁶³. Le calife n'en fit rien et il donna l'ordre à Manjūtakīn, alors à Damas, d'avancer contre Alep dont il souhaitait prendre totalement le contrôle¹⁶⁴. La flotte reprit du service. Entre 993 et 998, les sources signalent les navires égyptiens chaque année ou presque¹⁶⁵. Il s'agissait cependant surtout de transporter des vivres et du matériel depuis Fustāt jusqu'à Tripoli afin d'aider les troupes fatimides engagées dans cette campagne en Syrie¹⁶⁶. Les Byzantins se sentaient sans doute en confiance, car, au printemps 993, des bâtiments grecs vinrent dans les eaux d'Alexandrie et affrontèrent une escadre fatimide qui les défit et captura quelques hommes¹⁶⁷. Une autre flotte byzantine fut apparemment envoyée dans le sillage de la première. Maqrīzī signale que des troupes fatimides et une flotte se portèrent à la rencontre des *Rūms*. Il précise que dix-huit navires équipés d'hommes et d'armes furent ajoutés à la flotte initiale. L'année suivante, au mois de juin-juillet 994,

161 Lev, « The Fatimid navy, Byzantium, and the Mediterranean sea, 996-1036 », p. 165-192. Lev, « Army, regime and society in Fatimid Egypt (358-487/968-1094) », p. 337-365. Lev, « Regime, Army and Society in Medieval Egypt, 9th-12th Centuries », p. 115-152.

162 Gil, *Palestine*, p. 352-358, 366-370.

163 Hamdani, « Byzantine-fatimide relations before the battle of Manzikert », p. 173. Al-'Imad, *Fatimid Vizierate*, p. 93.

164 Anṭākī, *Histoire*, xxiii, p. 439-441. Ibn al-'Adīm, *Zubdat*, I, p. 188-190. Maqrīzī, *Itti'āz*, I, p. 306-312. Bianquis, *Damas et la Syrie*, I, p. 178-179, 193-201.

165 Anṭākī, *Histoire*, xxiii, p. 464-465. Ibn Muyassar, *Muntaqā*, p. 179. Ibn al-Qalānisi, *Dhayl*, p. 42, 50-51. Maqrīzī, *Itti'āz*, I, p. 194, 277-278, p. 282-284, 290 ; Maqrīzī, *Itti'āz*, II, p. 18. Lev, « The Fatimid navy, Byzantium, and the Mediterranean sea, 996-1036 », p. 241.

166 Ibn Muyassar évoque par exemple l'envoi par navires de mille cavaliers Kutāma accompagnés de leurs montures le 28 novembre 995 (2 *dhū al-qa'da'* 385). Cf. Ibn Muyassar, *Muntaqā*, p. 179.

167 Maqrīzī, *Itti'āz*, I, p. 309.

des vaisseaux ayant mené une expédition maritime sont signalés au Caire avec mille prisonniers¹⁶⁸. Ces mentions témoignent que la flotte fatimide était toujours active. Les attaques byzantines sur Alexandrie peuvent toutefois être interprétées comme la preuve indirecte que pour Constantinople, les Fatimides ne disposaient pas des moyens nécessaires pour défendre Alexandrie contre un débarquement.

La tentative byzantine d'attaquer ce grand port ne constitue pas en elle-même une innovation tactique. Durant le VIII^e ou le IX^e siècle, les Grecs avaient réalisé plusieurs raids contre la cité portuaire. Cependant, depuis la création du califat par al-Mahdī, les Byzantins n'avaient jamais tenté d'attaquer directement un grand port fatimide, même lorsque les califes étaient encore en Ifrīqiyya et que les conditions naturelles rendaient une telle opération plus aisée. Traverser la Méditerranée depuis Chypre, ou depuis un autre territoire byzantin, vers l'Égypte s'avérait loin d'être facile. Il ne s'agissait pas tant du vent ou de la distance, mais plutôt du fait que les Byzantins ne pouvaient se réfugier ailleurs qu'à Chypre une fois le raid effectué. Ainsi, avant d'expédier une escadre contre l'Égypte, les Byzantins avaient certainement évalué que leurs chances de réussite étaient suffisamment élevées pour tenter l'opération. Si le résultat final paraît leur avoir donné tort, cette attaque navale sur Alexandrie est révélatrice d'une nouvelle donne navale. Pour des raisons objectives ou subjectives, la flotte fatimide faisait peut-être moins peur à ses adversaires. Dans le récit de Maqrīzī, l'ajout de dix-huit bateaux à la flotte initiale fait songer à une réquisition forcée de navires marchands pour compléter une flotte qui pouvait apparaître inférieure en nombre face à celle des Grecs¹⁶⁹. Il est impossible de confirmer ou d'infirmer l'hypothèse, car les sources qui pourraient évoquer un tel épisode, notamment les lettres de la Geniza qui signalent cette pratique à plusieurs reprises quelques décennies plus tard, manquent pour cette période. La chose ne serait toutefois pas exceptionnelle.

Au nord de leur territoire, les Fatimides connaissaient des succès. Les deux premières années de l'offensive fatimide en Syrie du Nord se déroulèrent sous les meilleurs auspices pour les troupes maghrébines. Toutefois, au printemps 995, Basile II en personne arriva à marche forcée à la tête de troupes

168 Maqrīzī, *Itti'āz*, I, p. 312.

169 Sans qu'il nous soit possible de produire des preuves en ce sens, on peut se demander dans quelles mesures les Byzantins, *via* des marchands ou grâce à des chrétiens vivant sous la domination fatimide, avaient accès à des informations qui leur permettaient de juger que la marine fatimide n'était plus aussi bien entretenue ou aussi forte que lors de la période précédente.

supplémentaires. Cela provoqua la retraite désordonnée de Manjūtakīn sur Damas¹⁷⁰. Basile ne souhaitait en aucun cas que les Fatimides s'installent à Alep d'où ils pourraient facilement menacer ses possessions. L'offensive grecque se poursuivit vers les villes côtières syro-palestiniennes, notamment Tripoli dont la population résista vaillamment alors que le gouverneur fatimide Ibn Nazzāl prônait la reddition¹⁷¹. Les faubourgs de Tripoli furent pillés deux années consécutives, en 995 et 996. De nombreux prisonniers se retrouvèrent sur les ponts des navires chrétiens¹⁷². Tripoli constituait une cible privilégiée pour les Byzantins, non seulement à cause de la relative facilité avec laquelle ils pouvaient l'atteindre depuis leurs propres bases, mais aussi parce que la cité portuaire servait de point de départ aux embarcations qui approvisionnaient l'Égypte en blé et d'autres produits stratégiques¹⁷³. Prendre la cité ou, à défaut, perturber ses communications avec l'Égypte, constituait un moyen d'affaiblir les Fatimides. Or, les textes ne disent rien d'une aide navale égyptienne pour assister cette cité vitale lors des raids byzantins. Ce silence quant à la présence de navires égyptiens à Tripoli pose la question de l'importance de la flotte fatimide à ce moment-là ou de son utilisation dans le cadre de la nouvelle stratégie fatimide.

L'épisode qui survint en 996 dans l'arsenal de Fustât vient confirmer le recul de la marine sous le règne d'al-'Azīz (r. 975-996)¹⁷⁴. Cette année-là, une nouvelle défaite du général Manjūtakīn en Syrie du Nord décida le calife al-'Azīz à prendre la direction des opérations militaires. Il quitta ainsi Le Caire et s'installa à Bilbeis en attendant que la marine soit prête. Le calife avait donné des ordres et le vizir 'Īsā b. Naṣṭūrūs fit mettre en chantier une flotte (« *taqaddama 'Īsā b. Naṣṭūrūs bi-inshā' ustūl* ») qui devait se rendre jusqu'à Tripoli avec tout le matériel nécessaire¹⁷⁵. Le vocabulaire employé par Yaḥyā al-Anṭākī, le nom d'action (*maṣdar*) *inshā'* notamment, ne laisse pas de doute. Il s'agissait bien de construire une flotte et non d'équiper des navires qui existaient déjà. Ainsi, trois ans après les opérations victorieuses de 993-994, et alors qu'aucun texte ne rapporte la destruction des navires utilisés, la construction d'une nouvelle

170 Ibn al-'Adīm, *Zubdat*, I, p. 190-192. Ibn 'Asākir, *Dimashq*, LX, p. 278. Maqrīzī, *Itti'āz*, I, p. 306-312.

171 Anṭākī, *Histoire*, XXIII, p. 443.

172 Anṭākī, *Histoire*, XXIII, p. 443. Il semble que l'auteur fait une confusion dans les dates car il situe l'offensive de Basile II en 383 (993-994) ce qui est contraire à toutes les autres sources. Selon Yaḥyā, Tripoli fut assiégée une première fois par Basile II puis deux fois de suite par Damien, le duc d'Antioche.

173 Voir notre chapitre 9, § 1 « L'approvisionnement en matériaux stratégiques : entre faux problème et vraie difficulté ».

174 Cahen, « Un texte peu connu relatif au commerce oriental d'Amalfi au x^e siècle », p. 3-8.

175 Anṭākī, *Histoire*, XXIII, p. 447.

flotte dans le chantier naval de Fustât étaye un peu plus l'hypothèse selon laquelle les navires mentionnés les années précédentes n'étaient peut-être pas des bâtiments officiels, mais des bâtiments réquisitionnés par les Fatimides pour transporter du matériel vers Tripoli ou pour contribuer à la défense d'Alexandrie.

Īsā b. Naṣṭūrūs fit effectuer tous les préparatifs dans l'arsenal de Fustât, mais, le jour du lancement de la flotte, un incendie ravagea seize navires sur la vingtaine construite. Une nouvelle escadre fut immédiatement mise en chantier à l'aide des poutres de plusieurs bâtiments officiels¹⁷⁶. L'absence de bois d'œuvre dans les magasins constitue, selon nous, un autre signe que l'approvisionnement de l'arsenal ne constituait peut-être plus une priorité du califat. Al-'Azīz ne vit toutefois jamais les navires achevés, car il décéda à Bilbeis et il fut remplacé par al-Ḥākīm (r. 996-1021). Vingt-quatre navires purent finalement être équipés. Ils prirent la mer pour assister Manjūtakin devant Tortose. Selon les chroniques arabes, les conditions climatiques se dégradèrent, une tempête drossa les navires à la côte et détruisit les bateaux et leurs équipages. Les survivants furent faits prisonniers¹⁷⁷. Les disparitions consécutives de deux flottes et des équipages auraient pu sonner le glas, au moins pour un temps assez long, de toute entreprise navale. Pourtant, les Fatimides purent rapidement lancer une nouvelle flottille et trouver de nouveaux équipages. Peut-être s'agissait-il de navires et d'hommes réquisitionnés pour l'occasion. Les textes n'en disent en tout cas rien et une escadre de vingt navires prit la mer pour réprimer la révolte de la ville de Tyr en juin 998, révolte entamée en janvier et menée par un marin du nom 'Allāqa (*Allāqa al-baḥrī*)¹⁷⁸. Un des bateaux grecs appelés à l'aide par les rebelles fut même capturé durant cette opération¹⁷⁹. Après quoi, plusieurs villes côtières fatimides subirent les assauts des Grecs, mais, finalement, une trêve de dix années fut signée entre l'empereur et al-Ḥākīm¹⁸⁰. Cette dernière sortie contre Tyr clôtura une période d'activité navale fatimide de presque dix années et constitue le point de départ d'une nouvelle phase où la flotte, à défaut de sombrer dans l'oubli, joua un rôle beaucoup plus secondaire.

176 Anṭākī, *Histoire*, XXIII, p. 447.

177 Anṭākī, *Histoire*, XXIII, p. 449.

178 Pour une description complète des événements voir Bianquis, *Damas et la Syrie*, I, p. 235-243.

179 Anṭākī, *Histoire*, XXIII, p. 454-455. Ibn al-Qalānīsī, *Dhayl*, p. 50-51. Maqrīzī, *Itti'āz*, I, p. 335.

180 Anṭākī, *Histoire*, XXIII, p. 460-461. Jean Skylitzes, *Empereurs*, p. 284. Bianquis, *Damas et la Syrie*, I, p. 309.

2.2 *Le ralentissement des activités navales (998-1099)*

Beaucoup plus long que le précédent, ce second cycle s'inscrit dans un contexte géopolitique et militaire très différent. Durant cette longue phase, les sources n'évoquent quasiment plus l'activité navale fatimide. Il faut attendre 1021-1022 et le règne d'al-Zāhir (r. 1021-1035) pour de nouveau noter le départ de navires fatimides transportant hommes et chevaux en direction de Tripoli du Liban afin de faire face à la reprise des hostilités contre les Byzantins¹⁸¹. L'année suivante, plusieurs bâtiments participèrent aux festivités organisées comme chaque année sur le Nil lors de la crue estivale¹⁸². Cependant, des troubles éclatèrent en Syrie et, le 27 août 1024, le calife descendit à l'arsenal de Fustât pour lancer à l'eau, en grande pompe, un navire de guerre neuf (*markab ḥarbī jadīd*)¹⁸³. Des bâtiments de guerre et des petites galères rapides (*al-marākib al-ḥarbiyya wa-l-ʿushārīyyāt*) quittèrent Fustât chargés de troupes et d'armes. Cette flotte apparemment dirigée par Abū al-Ḥārith b. Niqyān passa par Tinnīs et prit la direction de Tripoli¹⁸⁴. D'autres villes dont les noms ne sont pas précisés, mais dont on sait qu'elles étaient assiégées par les tribus bédouines, furent sans doute ravitaillées par la flotte qui constituait alors le seul moyen sûr et efficace pour relier ces villes côtières à l'Égypte¹⁸⁵. Il semble cependant que les Fatimides, à défaut de manquer de navires, manquaient surtout de marins. Cela explique sans doute qu'en avril 1030, les matelots des navires de commerce furent enrôlés dans la marine de guerre¹⁸⁶. De telles réquisitions apparaissent parfois dans les lettres de la Geniza, mais cela reste néanmoins rare, car cela pénalisait l'activité commerciale et les Fatimides n'avaient aucun intérêt à cela.

Après cet épisode, les textes ne mentionnent pas clairement de manifestation de la flotte jusqu'en 1054-1055. Plusieurs raisons peuvent expliquer cette absence de données. Entre 1024 et 1054, quatre trêves furent signées entre Le Caire et Constantinople¹⁸⁷. La situation de paix relative entre les deux puissances pourvues d'une marine à l'est de la Méditerranée explique en partie l'absence d'activité navale fatimide. Il faut toutefois signaler qu'en Méditerranée centrale, les flottes kalbides et zirides étaient engagées dans des raids maritimes contre les territoires grecs de la mer Ionienne. En 1032, une grande opération navale toucha les territoires byzantins. Cette opération, organisée par

181 Maqrīzī, *Ittīʿāz*, II, p. 129. Bianquis, *Damas et la Syrie*, I, p. 307.

182 Musabbiḥī, *Akhbār Miṣr*, p. 10-11. Sanders, *Rituals, Politics and the City*, p. 100-104.

183 Maqrīzī, *Ittīʿāz*, II, p. 148-149. Jean Skylitzes, *Empereurs*, p. 331, 392.

184 Maqrīzī, *Ittīʿāz*, II, p. 148.

185 Anṭākī, *Histoire*, xxxvii, p. 471, 493. Musabbiḥī, *Akhbār Miṣr*, p. 54. Gil, *Palestine*, p. 385-397.

186 TS 13 J 19 f. 29, recto, l. 17, éd. Gil, *Malkhūt*, II, doc. 182, p. 534.

187 Maqrīzī, *Ittīʿāz*, II, p. 172, 187, 194, 202.

les « Sarrasins d'Afrique », n'eut pas tout le succès escompté, mais l'année suivante, Jean Skylitzès relate ce qui apparaît comme une mesure de rétorsion, c'est-à-dire un raid maritime non pas contre la Sicile ou l'Ifrīqiyya, mais bien contre le delta du Nil et notamment Alexandrie où le protospathaire Teknéas se serait emparé d'un grand nombre de navires¹⁸⁸. Une telle action a plusieurs significations. Il signifie tout d'abord que les Byzantins n'étaient pas dupes et que l'opération navale de 1032 avait sans doute été décidée depuis Le Caire. D'autre part, il est fort probable que l'empereur conclut du raid de 1032 que les Fatimides n'intervenaient pas eux-mêmes, car ils ne possédaient pas la flotte pour le faire et donc qu'une opération navale contre l'Égypte était envisageable sans trop de risques.

Tous ces éléments confirment qu'au-delà de la situation de paix très relative qui régnait entre les Byzantins et les Fatimides, les autorités égyptiennes s'étaient quelque peu détournées de la flotte et n'entretenaient plus qu'une force navale résiduelle¹⁸⁹. Le fait est qu'en 1035, une nouvelle opération navale zirido-kalbid fut organisée contre les territoires byzantins de la mer Ionienne et que cette même année, un accord de paix fut signé entre l'empereur et les différents protagonistes des territoires fatimides¹⁹⁰. Il faut ajouter à ces actions menées depuis la Sicile ou l'Ifrīqiyya, celles menées depuis Barqa par les Banū Qurra installés en Cyrénaïque. Les Fatimides avaient délégué leurs capacités d'intervention navales en Méditerranée centrale à des émirs plus ou moins autonomes. La gestion du cas de Barqa, zone stratégique entre l'Égypte et l'espace siculo-tunisien, est emblématique de cette manière d'envisager, à cette période au moins, le contrôle de la navigation en Méditerranée centrale. Pour des raisons diverses, les Fatimides, tout en ne souhaitant pas intervenir directement en Méditerranée centrale, refusaient de perdre le contrôle d'un espace maritime stratégique pour leurs intérêts économiques. Ils firent donc le choix de déléguer, parfois de manière contrainte, cette capacité d'action et de contrôle à des potentats locaux qui pour une raison ou une autre en tiraient quelques avantages¹⁹¹. Les autorités égyptiennes préféraient mobiliser leurs forces et leur argent en vue de mieux contrôler la Syrie-Palestine où l'opposition s'avérait puissante et multiforme. À Barqa, cette situation de délégation de pouvoir, sur laquelle nous ne sommes informés que par les lettres de la Geniza, se développa de 1014 à 1051-1052, date de la rupture des Zirides et de Jabbāra b. Mukhtār al-Qurrī, l'émir de Barqa avec les Fatimides, signalée par une chronique tardive

188 Jean Skylitzès, *Empereurs*, p. 322.

189 Jean Skylitzès, *Empereurs*, p. 320, 329-330.

190 Jean Skylitzès, *Empereurs*, p. 330.

191 Nous avons décrit ce cas particulier en détail. Cf. Bramoullé, « L'émirat de Barqa », p. 51-70.

seulement¹⁹². Plus que la faiblesse de la marine égyptienne elle-même, cette situation révélait surtout la faiblesse des modes de contrôle de leurs territoires par les califes depuis le califat d'al-Ḥākim (r. 996-1021). Ce n'est pas un hasard si après les tentatives grecques, ce fut au tour de Jabbāra b. Mukhtār d'assiéger Alexandrie « par terre et par mer » vers septembre 1051¹⁹³. La possibilité laissée à un simple émir de bloquer Alexandrie et même de pénétrer dans le port avec ses bateaux témoigne surtout de la médiocrité des hommes à la tête de l'Égypte à cette époque marquée par une succession de mauvais choix tactiques. Cela correspondait à un affaiblissement profond de l'ensemble des structures de gouvernement d'une dynastie à bout de souffle, mais qui parvint à résister. Les menaces liées aux révoltes de leurs territoires occidentaux à peu près écartées, les Fatimides ne pouvaient se permettre de perdre leurs territoires orientaux. Les quelques mentions de navires de guerre qui se trouvent dans la documentation de la Geniza durant cette période laissent supposer que la marine fatimide, sans doute très réduite, existait toujours. Il est vrai aussi qu'à cette période, les maîtres de l'Égypte paraissaient incapables de mettre sur pied une flotte conséquente comme en témoigne l'épisode des années 1055-1056.

En 1055, dans un contexte de tensions dans la région d'Alep, la remise en cause par l'impératrice Théodora Porphyrogénète (r. 1055-1056) d'un accord passé entre le calife al-Mustaṣir (r. 1036-1094) et Constantin IX Monomaque (r. 1042-1055) quant à une livraison de grains, provoqua une confrontation. Le général fatimide Ibn Mulham fut envoyé en Syrie afin de porter les armes contre les possessions byzantines. Il assiégea Apamée. En représailles, l'impératrice dépêcha 80 vaisseaux sur Lattakieh alors que des troupes grecques arrivaient en renfort depuis Antioche. Ibn Mulham fut impuissant à enrayer l'attaque grecque qui fit des ravages parmi les troupes fatimides¹⁹⁴. Alors qu'aucune marine égyptienne ne semblait en mesure de réagir, le flotte byzantine se porta sur Tripoli dont une partie de la population fut tuée. La défaite fatimide et le sac de Tripoli pourraient avoir laissé le champ libre à la flotte grecque pendant quelque temps. Des lettres de la Geniza qui semblent dater des années 1055-1056 témoignent de la présence récurrentes de navires ennemis dans les eaux syro-palestiniennes. Les vaisseaux grecs s'emparèrent d'au moins deux navires

192 Ibn 'Idhārī, *Bayān*, I, p. 388.

193 TS13 J 19, f. 27, verso, l. 6-7, éd. Gil, *Malkhūt*, II, doc. 75, p. 205. TS 8 J 24, f. 21, verso, l. 6-10, éd. Gil, *Malkhūt*, IV, doc. 662, p. 196.

194 L'accord portait sur du grain que l'empereur avait promis de livrer aux Fatimides. Une fois au pouvoir, l'impératrice Théodora annula la transaction. Ibn Muyassar, *Muntaqā*, p. 14. Maqrīzī, *Itti'āz*, II, p. 231.

marchands d'après des lettres adressées à Nahray b. Nissīm¹⁹⁵. Cela explique sans doute l'arrivée à Tinnîs d'une flotte ou d'un navire de guerre en provenance de Tyr (*uṣṭūl min Ṣūr*) qui avait pour mission d'escorter les bateaux de commerce¹⁹⁶. Tout porte à croire qu'à la suite de la défaite et pour faire cesser la menace que faisait désormais peser la flotte grecque sur les territoires fatimides et sur une activité fort lucrative pour le Trésor, les autorités égyptiennes expédièrent le cadî Abū 'Abd Allāh al-Qudā'ī afin de négocier une trêve¹⁹⁷.

Ces divers épisodes mettent en évidence que si les Fatimides disposaient sans doute encore de vaisseaux de combat, ils n'étaient pas en mesure de mettre sur pied une force suffisamment conséquente pour menacer la marine grecque. L'heure n'était de toute façon plus aux confrontations navales d'envergure et les rares allusions à des navires de guerre témoignent qu'il s'agissait essentiellement d'assister des navires de commerce. L'absence de témoignage relatif à des opérations navales fatimides présentant un caractère tel que les chroniqueurs aient jugé intéressant de les enregistrer viendrait surtout de la banalité des opérations réalisées par la marine fatimide qui, il faut l'admettre, n'était sans doute que résiduelle dans ses effectifs et sa capacité d'action.

Le ralentissement progressif des opérations navales fatimides constaté jusqu'alors n'est rien en comparaison de ce qui se passa durant la période de guerre civile (1065-1073) qui opposa les troupes noires aux troupes turques et qui contribua à ruiner complètement le calife al-Mustanṣir. Incapable de payer les troupes, il ne paraissait pas à même de maintenir une flotte. Pourtant, en 1068-1069, plusieurs *'ushārī* qui composaient « la force maritime (*min al-quwwat al-baḥrīyya*) », laquelle s'élevait alors à trente-deux navires, prirent la mer avec, à leurs bords, des richesses s'élevant à plusieurs milliers de dinars¹⁹⁸. Cette allusion tendrait à prouver qu'il existait encore des navires et des équipages durant la période de crise. S'il faut peut-être relativiser les propos de Maqrīzī, les précisions qu'il fournit par ailleurs laissent penser qu'il recopie un historien plus proche des événements, sans que l'on sache exactement lequel. Au regard des difficultés que connaissait alors le califat et de l'absence de texte mentionnant les sorties en mer, la question de la disparition totale de la flotte égyptienne durant cet épisode sombre de l'histoire fatimide mérite certes d'être posée, il semble néanmoins que la marine fatimide,

195 DK 238 K, v. l. 6-7. TS 12. 246, verso, l. 10-11, éd. Gil, *Malkhūt*, III, doc. 589, p. 962-963 ; doc. 592, p. 966-969.

196 BM Or 5566 B, f. 20, verso, l. 9, éd. Gil, *Malkhūt*, III, doc. 588, p. 960-961.

197 Jean Skylitzes, *Empereurs*, p. 475. Maqrīzī, *Khiṭaṭ*, II, p. 135. Maqrīzī, *Itti'āz*, II, p. 229.

198 Maqrīzī, *Itti'āz*, II, p. 294.

à défaut d'être engagée dans des opérations spectaculaires, n'avait pas totalement disparu lorsque Badr al-Jamālī rétablit la situation à l'hiver 1073-1074.

En janvier 1074, celui qui n'était alors que le gouverneur d'Acre arriva à Damiette avec cent navires (*marākib*), chiffre qu'il faut sans doute revoir à la baisse¹⁹⁹. Si l'on peut se demander comment Badr avait réuni autant d'embarcations, il faut se rappeler que quelques années plus tôt, en 1070-1071, il avait tenté de prendre Tyr dont le cadī Ibn Abī 'Aqīl avait rejeté la tutelle fatimide. Le siège, abandonné devant l'arrivée de troupes seldjoukides appelées à l'aide par le cadī, recommença une fois le danger passé. Badr assiégea la cité « par terre et par mer pendant un an » sans parvenir pour autant à s'en emparer²⁰⁰. Cet épisode montre que Badr avait à sa disposition un certain nombre de vaisseaux. L'origine de ces bateaux n'est indiquée nulle part. Il est possible que Badr ait utilisé des embarcations locales, mais il faut songer que des renforts humains lui avaient été envoyés d'Égypte, sans doute par navires, et que ces derniers purent servir lors du siège de Tyr. Ainsi, lorsque Badr passa en Égypte à la fin du mois décembre 1073, il le fit peut-être avec une partie des bateaux expédiés l'année précédente pour amener les renforts égyptiens. Sans doute compléta-t-il la flottille en empruntant ou réquisitionnant certains bâtiments aux marchands et armateurs locaux qui avaient tout intérêt que le commerce régulier avec l'Égypte reprenne. Face à Acre, Haïfa accueillait un chantier naval très actif dans lequel Badr put aussi prendre des navires²⁰¹.

Une fois en Égypte, l'urgence qu'il y avait à rétablir l'ordre n'incita guère Badr à s'intéresser à la marine. L'urgence était ailleurs et le vizir s'occupa avant tout de pourchasser les rebelles. Il ramena peu à peu le calme dans le pays. La flotte n'apparaissait pas indispensable pour mener de telles actions et, durant les premières années de la reprise de contrôle de l'Égypte, les navires fatimides n'apparaissent pas dans les textes. Il faut attendre janvier 1077 et l'épisode de l'attaque de l'Égypte par Atsīz, le nouveau maître de Damas, pour que Badr donne l'ordre d'équiper des navires (*al-marākib wa-l-sufun*)²⁰². Ces bateaux n'avaient toutefois pas pour mission de combattre Atsīz et ses hommes, mais devaient permettre l'évacuation du calife et de la cour jusqu'à Alexandrie. L'emploi du vocable *sufun*, qui désigne clairement des navires de guerre suggère d'une part qu'une flotte existait toujours à ce moment-là et que des vaisseaux de combat escortaient des bâtiments de transport (*marākib*)

199 Ibn Muyassar, *Muntaqā*, p. 40. Maqrīzī, *Ittī'āz*, II, p. 311.

200 [...] *fa-aqāma 'alayhā fi al-barr wa-l-baḥr muddat sana*. Cf. Ibn al-Qalānisī, *Dhayl*, p. 98. Sur ce blocus également. Cf. TS 13J 15, f. 23, l. 17, éd. Gil, *Eretz Yisra'el*, III, doc. 455, p. 85-86.

201 Nāṣir-ī Khusraw, *Sefer Nameh*, p. 60.

202 Ibn Muyassar, *Muntaqā*, p. 43. Ibn al-Qalānisī, *Dhayl*, p. 109. Maqrīzī, *Ittī'āz*, II, p. 136. Šibṭ Ibn al-Jawzī, *Mir'āt al-Zamān*, éd., A. Sevim, p. 182-183.

sans doute destinés aux membres de la cour. Il semble cependant clair que la reconstitution d'une force navale conséquente ne constituait sans doute pas la priorité de Badr à ce moment.

Les choses changèrent peut-être lorsque le nouveau maître du Caire souhaita reprendre sous son contrôle les cités portuaires syro-palestiniennes qui s'étaient soulevées. L'utilisation de navires pouvait faciliter les opérations de siège des cités portuaires rebelles. Entre les années 1070 et 1090, les troupes égyptiennes se portèrent à plusieurs reprises contre les villes côtières de Tripoli, Jubayl, Saïda, Tyr et Acre qui avaient profité de la guerre civile égyptienne et de la montée en puissance des Seldjoukides pour rejeter la tutelle fatimide²⁰³. Badr s'attacha à ramener dans le giron fatimide ces cités rebelles dont la défection menaçait l'équilibre du califat et qui pouvaient rapporter de fortes sommes à la dynastie²⁰⁴. Les auteurs qui retracent les diverses opérations tentées par Badr pour récupérer le contrôle des forteresses littorales ne font pourtant aucune allusion à l'emploi de navires, ni lors des échecs des tentatives de siège ni lors des succès comme en 1089-1090 lorsque les troupes égyptiennes parvinrent à reprendre le contrôle d'Acre, de Jubayl, de Tyr et de Saïda lors de la même campagne militaire²⁰⁵. L'absence de référence à la marine durant ces opérations est évidemment troublante, car elle va presque contre la logique.

En dépit du silence des textes, nous pensons que l'absence de référence à la flotte ne doit pas être interprétée comme une preuve de la disparition de celle-ci. L'histoire de la dynastie fatimide met en évidence que toutes les sorties de navires ne furent pas signalées par les textes et plusieurs éléments incitent à penser que la marine fut sans doute utilisée lors des diverses opérations menées contre les villes syro-palestiniennes. En militaire expérimenté et en tant qu'ancien gouverneur d'une cité portuaire puissante, Badr ne pouvait ignorer que ces villes étaient impossibles à prendre sans l'appui d'une flotte pour bloquer leurs ports. Ibn al-Qalānīsī (m. 1160) rapporte de manière laconique que les troupes « sortirent d'Égypte, se dirigèrent vers le littoral et s'emparèrent des villes frontières de Tyr et Saïda [...] puis elles se portèrent sur Jubayl et Acre et les prirent »²⁰⁶. Cet épisode est décrit comme une simple formalité pour les troupes fatimides qui ne paraissent pas avoir rencontré une forte résistance.

203 Nous reviendrons en détail sur cette vague de rébellions dans notre partie consacrée aux rapports des Fatimides avec les villes côtières de Syrie-Palestine.

204 Ibn al-Qalānīsī, *Dhayl*, p. 96-98, 119, 124-125, 133. Ibn al-Athīr, *Kāmil*, x, p. 40 et s, 176, 223. Ashtor, « Républiques urbaines dans le Proche-Orient à l'époque des Croisades », p. 126-128. Bramoullé, « Les villes maritimes fatimides en Méditerranée orientale (969-1171) », p. 110-112.

205 Ibn al-Qalānīsī, *Dhayl*, p. 120. Ibn Muyassar, *Muntaqā*, p. 50. Maqrīzī, *Itti'āz*, II, p. 326.

206 Ibn al-Qalānīsī, *Dhayl*, p. 109.

Seul Ibn al-Athīr (1160-1233) indique que l'armée assiégea Tyr, mais il dit aussi qu'il n'y avait personne sur les murailles pour empêcher les troupes d'entrer dans la ville²⁰⁷. La simplicité, en quelque sorte, avec laquelle les sources rapportent que les forteresses littorales repassèrent sous le contrôle égyptien, laisse supposer qu'il n'y eut pas de véritable bataille. L'ordre dans lequel les troupes égyptiennes reprirent le contrôle des villes littoral, Tyr, Saïda, Jubayl et enfin Acre, semble illogique du point de vue géographique. Acre est en effet la première des quatre cités pour des troupes arrivant d'Égypte par la terre. Il est assez peu probable que les troupes soient passées devant Acre en direction de Tyr comme si de rien était. Cet ordre de conquête se comprend mieux si l'on considère que les troupes furent acheminées par mer jusqu'à Tyr, comme cela avait le cas en 998. Tyr devait être prise la première, car il s'agissait de la plus puissante des quatre cités. Sa reconquête pouvait constituer un coup porté au moral des populations des autres cités. Cela permettait aux Fatimides de bénéficier de l'effet de surprise et de diminuer les possibilités d'aide extérieure. La rapidité avec laquelle ces cités rebelles acceptèrent la tutelle fatimide peut s'expliquer parce que leurs populations et leurs dirigeants avaient compris que face à un siège terrestre et maritime, il serait difficile de résister à un moment où les Seldjoukides, pris dans une crise interne, étaient impuissants à soutenir leurs alliés de la côte²⁰⁸. Il est enfin possible de justifier le silence des chroniqueurs par l'absence d'engagement naval significatif entre les navires égyptiens et des bateaux issus de flottilles locales. En d'autres termes, le fait que les navires égyptiens n'aient pas eu à s'opposer à des bâtiments ayant tenté de briser le blocus pourrait n'avoir entraîné aucun commentaire de la part des historiens plus enclins à enregistrer les batailles que l'absence de confrontation.

L'histoire de ces villes durant les croisades et la résistance qu'elles opposèrent aux troupes chrétiennes lorsque celles-ci ne pouvaient convoquer assez de navires pour les bloquer efficacement confirment en quelque sorte que Badr, artisan du retour à l'ordre et de la prospérité retrouvée de l'Égypte, à défaut d'avoir rendu à la marine sa puissance passée ou de l'avoir engagée dans des actions dignes d'être enregistrées par les chroniqueurs, continua à utiliser les navires pour asseoir son ordre sur la bande côtière de Syrie-Palestine. À la mort de Badr al-Jamālī, al-Afḍal, son fils, ne changea pas fondamentalement la politique fatimide en matière d'utilisation de la flotte et elle n'apparaît pas explicitement dans les textes. En 1097, une nouvelle révolte de Tyr constitua sans aucun doute l'occasion pour al-Afḍal d'utiliser la force navale. Ibn al-Qalānisī évoque en effet « le siège et le blocus (*munāziluhā wa-muḍāyiqān 'alayhā*) »

207 Ibn al-Athīr, *Kāmil*, x, p. 176.

208 Yared-Riachi, *Principauté de Damas*, p. 84-90.

menés par les troupes arrivées d'Égypte pour reprendre la ville²⁰⁹. Il se pourrait que l'utilisation de deux termes presque synonymes ne soit pas fortuite. Le terme « blocus » utilisé par l'auteur sous-entend l'utilisation de la flotte qui, seule, pouvait effectivement faire en sorte que la ville ne soit pas ravitaillée par l'extérieur. Il faut toutefois attendre l'arrivée des croisés sur les terres fatimides et l'été 1099 pour lire la première référence explicite à la flotte (*ustūl*) égyptienne, alors attendue par al-Afdal qui s'était porté sur Ascalon pour tenter de contrer les troupes croisées qui venaient de prendre Jérusalem²¹⁰. Si cette mention marque le début de la troisième et dernière grande période relative au rapport de force entre la puissance navale fatimide et ses ennemis, l'utilisation des navires par les troupes fatimides met en évidence que la marine égyptienne était toujours utilisée durant les années 1090. Avant d'aborder cette dernière période, il faut néanmoins tenter d'analyser les raisons qui permettent d'expliquer le ralentissement des opérations navales durant près de un siècle.

Pendant cette deuxième très longue phase, il est incontestable que la marine fatimide connut un très net ralentissement de ses activités. Plusieurs éléments ont été avancés pour expliquer la diminution progressive du nombre d'opérations navales fatimides. Yaacov Lev a souligné avec justesse les causes naturelles qui permettent d'expliquer au moins partiellement le ralentissement de l'activité navale fatimide. Plusieurs éléments se combinent et parmi eux le problème habituel du manque de bois d'œuvre de l'Égypte et donc la difficulté supposée pour les Fatimides de s'en procurer²¹¹. Ensuite, la disposition géographique ou plutôt les potentialités géographiques des nouveaux territoires fatimides en comparaison de l'Ifrīqiyya et de la Sicile. Pour reprendre en quelques mots les arguments de l'historien, en arrivant en Égypte et au Bilād al-Shām, les navires fatimides ne disposaient plus des mêmes facilités opérationnelles que celles dont ils avaient bénéficié au Maghreb et en Sicile. L'île servait alors de base de repli aisément accessible lors des grandes campagnes navales vers les cibles italiennes à moins d'une semaine de navigation. Les capacités de navigation relativement limitées des navires d'alors, notamment en matière de transport des réserves d'eau douce et de vivres, expliqueraient que la flotte ait été moins utilisée lorsque les Fatimides se trouvaient en Orient, car les cibles potentielles de la marine égyptienne se situaient au nord de Tripoli, soit au moins à une semaine de navigation de l'Égypte où se trouvait la base

209 Ibn al-Qalānisī, *Dhayl*, p. 133-134.

210 Albert d'Aix, *Histoire*, I, p. 372. Ibn al-Qalānisī, *Dhayl*, p. 137.

211 Lev, « The Fatimid navy, Byzantium, and the Mediterranean sea, 996-1036 », p. 245.

navale principale des Fatimides²¹². Ces divers éléments expliqueraient donc le ralentissement du rythme des opérations navales fatimides durant la période étudiée par Yaacov Lev, soit entre 909 et 1036. Si notre étude porte sur une période plus longue et comprend des épisodes comme la guerre civile, nous pensons qu'il existe des facteurs conjoncturels qui jouèrent un rôle peut-être plus important que les causes naturelles pour expliquer la moindre utilisation de la flotte entre 975 et 1099. Les objectifs des maîtres du Caire, la stratégie mise en place pour les atteindre et l'évolution du contexte politique et militaire doivent être pris en compte pour appréhender le plus justement possible cette période de ralentissement de l'activité navale fatimide.

Durant une grande partie du XI^e siècle, les Fatimides et les Byzantins signèrent de nombreuses trêves. En Méditerranée orientale, les Grecs étaient les seuls à posséder une flotte capable de menacer les possessions fatimides. La lutte contre les Byzantins dans le cadre du jihad, pourtant affirmée par une lettre du calife al-Mu'izz adressée à la population de Fustât au moment de la conquête n'était plus véritablement d'actualité²¹³. Quelques batailles eurent bien lieu entre ces deux ennemis, mais il s'agissait le plus souvent de s'opposer autour de la région d'Alep. L'époque d'al-Mu'izz était révolue. Il fallait se concentrer sur le véritable objectif de la dynastie. La menace grecque momentanément écartée, la flotte fatimide n'avait plus de raison d'être toujours sur le pied de guerre. Les missions ne justifiaient plus un grand nombre de bâtiments. Les objectifs et la stratégie avaient évolué depuis l'Ifrīqiyya. Après 973, l'objectif principal des Fatimides fut la conquête de l'Orient abbasside. L'objectif et la stratégie militaire ne justifiaient plus une utilisation intensive de la flotte qui demeurait néanmoins toujours utile pour amener quelques troupes dans les villes côtières et permettait aux souverains du Caire de conserver telle une relique dont on ne peut se débarrasser sous peine d'offenser le Ciel cette force navale qui avait fait leur prestige. En outre, le calife al-'Azīz avait procédé à une réforme militaire très coûteuse²¹⁴. Elle nécessitait un budget important pour payer des troupes de plus en plus nombreuses. La marine pourrait avoir fait les frais de quelques compressions budgétaires à un moment où son intérêt n'apparaissait peut-être plus aussi évident. Ainsi, la pacification relative des relations avec les Byzantins, les objectifs politiques continentaux qu'étaient Alep, Damas et Bagdad, puis le contexte de guerre civile expliquent autant si

212 Lev, « The Fatimid navy, Byzantium, and the Mediterranean sea, 996-1036 », p. 241. Lev, « The Fatimids and Byzantium », p. 190-208.

213 Lev, « The Fatimid conquests of Egypt, military, political and Social Aspects », p. 315-328.

214 Lev, « The Fatimid army », p. 165-192. Lev, « Army, regime and society in Fatimid Egypt (358-487/968-1094) », p. 337-365.

ce n'est plus que les seuls facteurs naturels le ralentissement des opérations navales égyptiennes entre 975 et 1099.

Une fois en Égypte, et à ce moment précis de leur histoire, les Fatimides n'avaient tout simplement plus autant de raisons objectives d'utiliser leur marine que lorsqu'ils se trouvaient au Maghreb et en Sicile. Devenue moins nécessaire, elle était moins active. Cependant, cette accalmie incontestable des opérations navales fatimides ne permet pas de parler d'une disparition de la marine, mais plutôt d'une adaptation de cette dernière à la conjoncture. Le développement de la croisade remplaça la marine égyptienne sur le devant de la scène.

3 La marine fatimide face au défi des croisades (1099-1171)

Le danger que faisaient peser les Bédouins puis les Seldjoukides sur les villes littorales venait de l'intérieur des terres. Il ne nécessitait pas la construction et la mise en action de nombreuses unités navales. Les Croisés constituaient par contre une menace différente dont les Égyptiens mirent un certain temps à prendre la mesure. Venus prendre Jérusalem et fonder des royaumes dans des territoires que les Fatimides estimaient leur appartenir, les Francs ne disposaient généralement pas d'une capacité navale suffisante pour menacer les Fatimides. Ponctuellement, cependant, ils profitèrent du concours de flottes parfois très importantes ayant au préalable servi à transporter des pèlerins européens et qui étaient fournies par les cités italiennes ou d'autres puissances chrétiennes. Il s'agissait donc pour les Égyptiens d'une toute nouvelle situation. Elle différait totalement de celle qu'ils avaient connue depuis 969. Avec l'arrivée des Francs sur la scène syro-palestinienne, la flotte entra dans une phase d'intense activité. Entre la prise de Jérusalem en 1099 et la disparition de la dynastie en 1171, les sources répertorient plusieurs dizaines d'engagements qui impliquèrent une flotte égyptienne. À partir de 1099, les Fatimides se trouvèrent dans l'obligation de répondre à ce nouveau défi que représentait la tentative d'implantation des Croisés en Syrie-Palestine. Les batailles terrestres et navales qui opposèrent les troupes ou les flottes fatimides aux Francs sont relativement bien connues. Il ne s'agira donc pas ici de reprendre un par un tous les épisodes d'affrontement entre la marine fatimide et ses ennemies²¹⁵. Il s'agit surtout d'analyser comment les maîtres du Caire utilisèrent leur flotte pour réagir à la menace que représentaient les troupes européennes, et com-

215 Hamblin, « The Fatimid navy during the early crusades : 1099-1124 », p. 77-83. Richard, « Les bases maritimes des Fatimides », p. 115-129.

ment la marine égyptienne réagit face à la perte successive des différentes cités côtières²¹⁶.

3.1 *La bataille de Palestine (1099-1126)*

La première réaction navale égyptienne à la pénétration des troupes croisées sur leur territoire se fit dès le printemps 1099, alors que les Croisés tentaient de prendre la petite ville portuaire de Jaffa délaissée par les Fatimides et abandonnée par une partie de sa population. Cette opération navale s'apparentait toutefois plus à une mission de reconnaissance que de reconquête. Les textes ne signalent pas véritablement d'engagement à ce moment-là. Il faut attendre la chute de Jérusalem, le 15 juillet 1099, pour que le vizir al-Afḍal décide d'agir contre les Francs. Il avait compris trop tard que ces chrétiens-là n'étaient pas venus effectuer un simple raid et qu'il ne pourrait pas s'entendre avec eux contre ses ennemis, les Bûrides de Damas, comme il l'avait pensé quelques mois auparavant²¹⁷. Il prit donc la tête de troupes qui quittèrent l'Égypte par la terre au mois de juillet et arrivèrent à Ascalon le 4 août 1099²¹⁸. Une fois sur place, il attendit la flotte qui suivait avec des vivres et du matériel. L'objectif d'al-Afḍal était d'avancer vers Jérusalem, mais les forces franques ne tardèrent pas à intervenir. Elles infligèrent une lourde défaite aux Égyptiens. Les textes sont assez flous quant aux actions menées par ces navires qui permirent toutefois l'évacuation de rescapés. Ascalon ne dut son salut qu'à un désaccord entre les chefs croisés qui abandonnèrent le siège²¹⁹.

Ce lourd revers, particulièrement difficile à accepter pour l'homme fort de l'Égypte, ne fut semble-t-il suivi d'aucune réaction fatimide. Le tout puissant al-Afḍal préférait peut-être méditer sa défaite contre des ennemis dont il avait mal évalué les capacités militaires et la détermination. Les troupes égyptiennes n'étaient pas préparées à affronter les lourds cavaliers francs. Le

216 Jaffa en 1099. Haïfa Arsûf et Césarée en 1101. Jubayl et Acre en 1104. Tripoli en 1109. Saïda et Beyrouth en 1110. Elles furent suivies par la perte de Tyr en 1124 et finalement d'Ascalon en 1153.

217 Les Fatimides expédièrent à deux reprises des émissaires auprès des croisés alors que ceux-ci étaient encore en train d'assiéger Antioche puis Arqa. L'objet de ces ambassades parvenues par mer sur les lieux des deux sièges était, au moins pour la seconde, d'envisager la possibilité d'une action commune contre les maîtres de Damas. Cf. Guillaume de Tyr, *Histoire*, II, p. 383-384. Lev, *State and Society*, p. 53-54. Hillebrand, *Crusades*, p. 45-47.

218 Ibn Muyassar, *Muntaqā*, p. 66-67. Maqrīzī, *Itti'āz*, III, p. 24.

219 Anonyme, *Gesta Francorum*, p. 96. Baudri de Bourgueil, *Historia Hierosolimitana*, p. 109. Albert d'Aix laisse même supposer qu'al-Afḍal éte arrivé en bateau. Cf., Albert d'Aix, *Histoire*, I, p. 359, 367-368. Ibn al-Qalānisi, *Dhayl*, p. 137.

vizir décida donc de reformer l'armée²²⁰. Au cours de l'été suivant, Foucher de Chartres signale que lors du voyage de Baudouin, nouveau roi de Jérusalem depuis la mort de son frère Godefroi en juillet 1100, vers sa capitale, son armée fut assaillie à la fois par des troupes terrestres et depuis des navires qui se trouvaient assez près du rivage pour tirer sur les Francs qui cheminaient le long de la côte²²¹. L'auteur ne précise pas qui avait armé les vaisseaux, mais il rapporte qu'en passant devant Tripoli, le cadî de la ville avait offert des vivres aux croisés et les avait prévenus qu'une embuscade avait été tendue par les maîtres de Damas et d'Alep²²². Ni l'un ni l'autre ne disposant de navires, les bateaux avaient été fournis soit par les Fatimides soit par les émirs des villes côtières. En théorie, ces cités étaient encore sous l'autorité fatimide, mais leurs gouverneurs agissaient de plus en plus souvent de leur propre initiative.

À partir du printemps 1101 al-Afḍal se décida enfin à laver l'affront de 1099. La chronologie n'est pas toujours certaine et la flotte n'est pas explicitement mentionnée lors de chaque opération. En juillet 1101, une armée fatimide dirigée par un homme d'expérience, Sa'd al-Dawla, mamelouk de Badr al-Jamālī, arriva à Ascalon où elle resta jusqu'en octobre²²³. Durant cette période plusieurs opérations furent lancées avec plus ou moins de succès, car il s'agissait d'assister les cités côtières qui subissaient les attaques franques. Les Fatimides ne purent rien contre les troupes menées par Baudouin et assistées par une flotte génoise qui permit la prise des cités côtières de Haïfa, Arsûf puis de Césarée au nord de Jaffa²²⁴. La présence des navires européens dissuada les Fatimides d'avancer vers le nord au secours des villes assiégées. Si l'on en croit Foucher de Chartres, lorsque les troupes égyptiennes sortirent enfin, elles furent de nouveau défaites par les forces chrétiennes et Sa'd al-Dawla regagna Le Caire²²⁵.

À partir du printemps 1102 et jusqu'à l'année suivante, de nouvelles troupes parties d'Égypte cheminèrent vers la Palestine afin d'affronter Baudouin²²⁶. Selon les chroniqueurs, il s'agissait d'une opération conséquente qui se fit en plusieurs vagues. Al-Afḍal dépêcha trois armées successives. La première était

220 Cela lui donna l'occasion de créer le régiment d'élite dit *Hujariyya*. Cf. Hamblin, *Fatimid Army*, p. 42-47, 135-136. Lev, *State and Society*, p. 100-101.

221 Foucher de Chartre, *Histoire*, p. 92-94.

222 Sur les relations de Riḍwān, maître d'Alep, avec Le Caire et Damas, voir surtout Eddé, « Riḍwān, prince d'Alep de 1093 à 1113 », p. 101-125.

223 Ibn al-Qalānīsī, *Dhayl*, p. 140-141. Maqrīzī, *Ittī'āz*, 111, p. 26. Ibn Muyassar, *Muntaqā*, p. 68.

224 Ibn al-Qalānīsī, *Dhayl*, p. 139. Maqrīzī, *Ittī'āz*, 111, p. 26. Albert d'Aix, *Histoire*, 1, p. 398-408. Guillaume de Tyr, *Histoire*, 11, p. 73-77. Foucher de Chartre, *Histoire*, p. 118.

225 Foucher de Chartre, *Histoire*, p. 130.

226 Ibn al-Athīr, *Kāmil*, x, p. 345-346. Ibn al-Qalānīsī, *Dhayl*, p. 140. Ibn Muyassar, *Muntaqā*, p. 74. Foucher de Chartres, *Histoire*, p. 130.

dirigée par Sa'd al-Dawla qui se lança sur Ramla et Jaffa²²⁷. Une autre armée avait été confiée au propre fils d'al-Afḍal, Sharaf al-Ma'ālī, qui rejoint Ascalon accompagné d'une flotte. Il semble que ces deux troupes menèrent des actions en commun et que durant ces opérations Sa'd al-Dawla trouva la mort. Durant ces entreprises, Baudouin manqua d'être capturé à plusieurs reprises. Il se réfugia finalement à Arsûf pendant que le siège était mis sur Jaffa. Il sortit de sa retraite à bord d'un navire afin d'encourager la population de Jaffa à résister au siège terrestre et naval qu'effectuaient les Fatimides. Il fut pris en chasse par « vingt galères (*galearum*) et treize catti ». Trop lents, ces navires ne parvinrent pas à empêcher le bâtiment du roi de rentrer dans le port de Jaffa. Les Égyptiens levèrent le siège lorsqu'au début du mois de juillet, de nombreux navires transportant des pèlerins apparurent à l'horizon²²⁸. Si certaines sources semblent indiquer que ces vaisseaux venaient d'affronter une tempête au large, les bâtiments fatimides ne paraissent pas avoir été en mesure de s'opposer à leur débarquement à Jaffa²²⁹. L'arrivée de cette flottille chrétienne suscita un espoir chez Baudouin qui entreprit d'attaquer le reste des troupes fatimides, lesquelles campaient encore près de Jaffa. Albert d'Aix décrit la débâcle de cette armée musulmane et sa fuite vers Ascalon où se trouvait Sharaf al-Ma'ālī. La différence entre les sources chrétiennes et musulmanes et ici très notables. Albert d'Aix relate le siège d'Ascalon par divers seigneurs chrétiens menés par Baudouin, la mort du gouverneur d'Ascalon, ainsi que le renoncement final des Croisés qui durent se résoudre à rentrer à Jaffa devant l'impugnabilité de la cité²³⁰. Les auteurs musulmans sont à l'inverse moins disert. Ils expliquent que la cité était puissamment fortifiée, sans préciser qu'il y eut un siège. Ibn al-Athīr seul rapporte qu'en arrivant devant Ascalon, la force navale fatimide dissuada les Francs d'entreprendre la moindre action²³¹. Son récit est difficilement crédible et il semble confondre avec ce qui se passa les mois suivants qui correspondent à l'année 1103.

En effet, durant cette année les Fatimides tentèrent à nouveau une opération conséquente²³². Ainsi, al-Afḍal directement, à moins que cela ne fut son fils alors qui se trouvait encore à Ascalon, s'adressa au maître de Damas, Shams al-Mulūk Duqāq, afin de préparer une action commune au nom du

227 Ibn al-Athīr, *Kāmil*, x, p. 364. Maqrīzī, *Itti'āz*, III, p. 32. Fouchers, p. 121-124.

228 Ibn al-Athīr, *Kāmil*, x, p. 365. Maqrīzī, *Itti'āz*, III, p. 32. Albert d'Aix, *Histoire*, II, p. 49.

229 Albert d'Aix, *Histoire*, II, p. 49-50. Ibn al-Qalānīsī, *Dhayl*, p. 141. Saewulf, *Peregrinationes Tres*, p. 62-63.

230 Albert d'Aix, *Histoire*, II, p. 53-54.

231 Ibn al-Athīr, *Kāmil*, x, p. 365.

232 Ibn al-Athīr, *Kāmil*, x, p. 364-365. Maqrīzī, *Itti'āz*, III, p. 32-33.

jihad contre les chrétiens²³³. En juin 1103, après l'accord donné par Shams al-Mulūk, al-Afḍal expédia une flotte commandée par Ibn Qādūs vers Jaffa tandis que quatre milles cavaliers commandés par Tāj al-'Ajam se dirigeaient sur Ascalon²³⁴. Tāj al-'Ajam ne quitta toutefois pas la ville côtière. Les motifs de son refus de passer à l'action n'apparaissent pas dans les textes. Il se pourrait que, mis au courant de l'incapacité dans laquelle se trouvaient les Damascènes d'apporter leur appui comme cela était prévu initialement, il ait décidé de ne pas attaquer. Dans tous les cas, aucun chroniqueur musulman ne fait allusion au siège d'Acre signalé par Albert d'Aix.

Acre la musulmane faisait désormais face à Haïfa la chrétienne, et Baudouin souhaitait se venger de la population d'Acre « dont les habitants se montraient de plus en plus acharnés à tendre des embûches aux chrétiens »²³⁵. Au-delà de la question sécuritaire, Acre représentait aussi un port autrement plus intéressant que celui de Jaffa dans lequel la profondeur d'eau était assez faible et le niveau de protection des navires au mouillage guère satisfaisant²³⁶. Baudouin engagea donc le siège de la ville au début du printemps²³⁷. Au bout de cinq semaines, un navire fort de cinq cents combattants et une douzaine de galères qui acheminaient des chevaliers arrivèrent de Tripoli et de Tyr pour aider Acre à résister. À la même période, le pèlerin britannique Saewulf raconte qu'après avoir visité les lieux saints, il embarqua à Jaffa le jour de la Pentecôte, soit le lundi 17 mai 1103. Il débarqua à Haïfa le mercredi suivant le départ, donc vers le 20 mai. Dans la baie de Haïfa, Saewulf signale qu'il rencontra vingt-six navires qui arrivaient de Tyr et Saïda et qui se rendaient au Caire avec des troupes. Son récit correspond assez bien à celui d'Albert d'Aix. Il y a donc quelques chances pour que les navires dont Saewulf croisa le sillage fussent les mêmes que ceux signalés par Albert d'Aix²³⁸. Les troupes transportées par ces vaisseaux musulmans rentrèrent facilement dans Acre. Cela constitue une preuve que Baudouin ne disposait d'aucun navire pour bloquer le passage. Cette assistance redonna aux habitants le courage de résister et Baudouin décida d'abandonner son effort vers le début du mois de juin. Il rentra même se reposer quelques jours à Jaffa avant de partir à la chasse vers la fin du mois de juin²³⁹.

233 Maqrīzī, *Itti'āz*, III, p. 32.

234 Ibn al-Athīr, *Kāmil*, x, p. 365. Maqrīzī, *Itti'āz*, III, p. 33.

235 Albert d'Aix, *Histoire*, II, p. 56.

236 Ce n'est d'ailleurs pas un hasard si un fois Acre prise, elle se substitua à Jaffa comme principal port de débarquement des pèlerins européens.

237 En 1103, Pâques tombe le 29 mars. L'octave de Pâques va du dimanche de Pâques au dimanche suivant, soit le 5 avril 1103.

238 Saewulf, *Peregrinationes Tres*, p. 51, note 25.

239 Albert d'Aix, *Histoire*, II, p. 57-61.

Baudouin fut grièvement blessé par des pillards musulmans et c'est en ayant connaissance de cette blessure du roi de Jérusalem qu'al-Afḍal aurait décidé d'attaquer Jaffa.

Selon l'historien de Damas, la flotte égyptienne avait quitté Fustât au mois de juin et le siège commença au mois d'août²⁴⁰. Le décalage entre le départ d'Égypte et le début du siège peut s'expliquer par le temps nécessaire pour rassembler les marins et les troupes qui devaient embarquer et qui n'étaient pas forcément présents à Fustât en permanence²⁴¹. Il faut aussi prendre en compte le temps de trajet entre Fustât et Damiette, presque une semaine, et entre Damiette et Jaffa, cinq ou six jours de plus selon les conditions météorologiques. Ibn al-Athîr précise que l'amiral de la flotte fatimide attendit vingt jours devant Jaffa que les troupes terrestres arrivent. Albert d'Aix évoque un siège plus long qui ne se serait achevé qu'à l'approche de la période de fermeture de la Méditerranée à la navigation, soit en octobre. Les deux versions s'accordent au moins sur l'incapacité des Fatimides à prendre Jaffa. Sans le soutien des troupes terrestres, la flotte ne pouvait rien envisager. À part l'attaque d'un ou deux navires de pèlerins qui arrivèrent à Jaffa au mauvais moment, la flotte fatimide ne mena aucune autre action digne d'être enregistrée par les chroniqueurs des deux bords. Jaffa, port quasiment abandonné par les Fatimides avant les croisades, était devenu le principal havre des Francs en Palestine et constituait l'objectif principal des attaques égyptiennes.

De son côté, Baudouin souhaitait renforcer sa domination sur le littoral. Pour cela, il avait besoin d'un port bien fortifié et plus profond, même si dans ce domaine Acre n'était pas le meilleur site de la côte. Acre devint donc la cible du roi de Jérusalem à la fois pour des raisons maritimes et pour stopper les attaques lancées par les troupes musulmanes qui s'y trouvaient. Dès 1104, l'occasion de mener un siège victorieux contre la cité portuaire se présenta à Baudouin. Une puissante flotte composée d'au moins quatre-vingt-dix bâtiments pisans et génois arriva devant Jubayl. Le comte de Toulouse, Raymond de Saint-Gilles, surtout intéressé par Tripoli, tentait de tisser autour de sa cible un réseau de forteresses terrestres et maritimes qui lui permettrait d'asphyxier complètement la cité côtière. Il parvint à convaincre les Italiens de l'aider à prendre la petite cité de Jubayl située à quarante-cinq kilomètres au sud de Tripoli²⁴². La ville fut abandonnée à son sort et ses habitants se rendirent sans

240 Ibn al-Qalānīsī, *Dhayl*, p. 142.

241 Sur cet aspect voir notre chapitre consacré à l'organisation navale fatimide.

242 Albert d'Aix, *Histoire*, II, p. 64. Foucher de Chartres, *Histoire*, p. 144. Guillaume de Tyr, *Histoire*, II, p. 102-103.

véritablement combattre tant l'espoir d'être assisté était faible²⁴³. Baudouin profita à son tour de la présence des navires italiens. Convaincus par le possible butin à prendre, les Italiens participèrent à une action contre Acre. Un an plus tôt, seule l'arrivée de quelques galères et de troupes fraîches avait donné un sur-sis à la cité. Aucune aide ne parvint cette fois aux habitants d'Acre. Le gouverneur musulman, l'émir Zahr al-Dawla avait perdu tout espoir d'être secouru et il préféra abandonner la ville aux Francs²⁴⁴. L'absence de réaction égyptienne à Jubayl et Acre s'explique surtout par la présence d'une force navale conséquente du côté adverse. Le vizir al-Afḍal ne souhaitait sans doute pas engager ses navires pour sauver des villes dont l'intérêt ne lui paraissait peut-être pas suffisant²⁴⁵. Les Francs avaient désormais entre leurs mains six villes côtières. Les forteresses principales leur résistaient encore, mais ils disposaient de plusieurs ports où faire mouiller des navires tandis que les Fatimides voyaient au contraire leurs possibilités se réduire. Pour autant, la contraction de plus en plus conséquente de leur façade littorale ne s'accompagna pas d'un ralentissement des opérations navales organisées depuis l'Égypte.

Ainsi, à la fin du mois d'août 1105, une flotte fatimide apparut devant Jaffa. Les auteurs chrétiens expliquent que les navires musulmans cherchaient un moyen d'attaquer les villes devenues chrétiennes. Les Pisans et les Génois ne devaient plus être dans les parages et les cités côtières semblaient plus vulnérables. Comme en 1103, al-Afḍal sollicite l'appui de troupes de Damas²⁴⁶. Zāhir al-Dīn déclina d'abord l'offre avant d'expédier des hommes vers Ascalon. Les forces égyptiennes se composaient d'une flotte et d'une armée de terre. Pour tenter d'attirer hors de Jaffa quelques chevaliers francs, des soldats fatimides avancèrent jusqu'à Ascalon puis, de là, vers Ramlah pendant que les navires progressaient vers Jaffa. Tous les chroniqueurs s'accordent sur la défaite des armées musulmanes, symbolisée par la mort de l'émir d'Ascalon et la capture de plusieurs autres chefs militaires fatimides. Rien n'apparaît concernant la flotte fatimide chez Ibn al-Qalānīsī et les autres historiens musulmans. Seules les chroniques chrétiennes signalent la présence de vaisseaux égyptiens. Elles rapportent la crainte que ces navires inspiraient aux Européens. Les marins égyptiens, constatant la défaite des appuis terrestres, quittèrent les abords de Jaffa. Foucher de Chartres précise même qu'un navire franc sortit du port

243 Ibn al-Athīr, *Kāmil*, x, p. 372.

244 Ibn al-Qalānīsī, *Dhayl*, p. 144. Ibn Taghrī Birdī, *Nujūm*, v, p. 170, 188. Ibn al-Athīr, *Kāmil*, x, p. 372-373. Sibṭ Ibn al-Jawzī, *Mir'āt al-zamān*, II, éd. M. al-Ghāmīdī, p. 424-425. Maqrīzī, *Ittī'āz*, III, p. 34. Albert d'Aix, *Histoire*, II, p. 64-66.

245 Voir dans notre première partie le chapitre consacré aux avantages et inconvénients de chaque port.

246 Ibn al-Qalānīsī, *Dhayl*, p. 148-149.

et s'approcha assez des bateaux égyptiens pour jeter la tête de l'émir à leur bord²⁴⁷. La flotte fatimide s'éloigna en direction de Tyr et de Saïda, ou de Tripoli, pour se mettre à l'abri. Aucune autre opération n'est à mettre à l'actif de cette flotte. Elle serait sans doute passée inaperçue si, à son retour en Égypte, à la fin du mois d'août 1105, une tempête n'en avait détruit vingt-cinq navires et leurs équipages²⁴⁸.

La perte de ces bâtiments explique sans doute qu'en 1106, les sources n'enregistrent aucune sortie de la marine fatimide. En 1107, l'arrivée à Jaffa d'une flotte composée de vaisseaux anglais, danois et flamands dissuada les Égyptiens d'utiliser leur marine tandis que le roi de Jérusalem profitait de leur présence pour bloquer Saïda. Les habitants choisirent de payer un lourd tribut à Baudouin pour qu'il lève le siège et les navires européens regagnèrent leurs régions d'origine sans avoir rencontré la flotte égyptienne²⁴⁹. Pour Albert d'Aix, ce n'est qu'une fois que l'armée chrétienne se fut débandée et que la flotte nordique repartie que les Fatimides lancèrent une opération. Jaffa et Ramlah subirent de nouveau les assauts des troupes égyptiennes. Les sources arabes passent sous silence cette offensive terrestre ainsi que les huit galères chargées d'archers qui sortirent d'Ascalon vers Jaffa le 10 octobre²⁵⁰. Cette modeste flottille s'empara d'un bateau qui se trouvait à l'ancre dans le port de Jaffa puis repartit sans dégât. L'année suivante, aucune flotte chrétienne n'est mentionnée dans les eaux palestiniennes. La voie était libre pour que les navires fatimides puissent quitter leur base égyptienne. La cité de Tripoli subissait les rigueurs d'un siège plus ou moins continu depuis quelques années déjà. Profitant de l'absence du cadî et maître de Tripoli, Ibn 'Ammār, parti à Damas quémander de l'aide, les habitants s'adressèrent aux Égyptiens afin qu'ils apportent des vivres. Les Tripolitains acceptaient aussi l'envoi d'un gouverneur pour diriger la cité. Ils souhaitaient se débarrasser de celui qui, bien avant les croisades, avait rejeté la tutelle fatimide et qui ne semblait plus capable de protéger la ville face à une menace d'un genre nouveau²⁵¹. L'appel à l'aide lancé aux Fatimides témoigne que ces derniers apparaissaient encore capables de s'opposer aux Francs. Al-Afḍal ne pouvait pas ignorer l'opportunité qui lui était offerte de reprendre à très bon compte le contrôle d'une cité stratégique. En août 1108,

247 Foucher de Chartres, *Histoire*, p. 153.

248 Albert d'Aix, *Histoire*, II, p. 90-91, 94. Guillaume de Tyr, *Histoire* II, p. 119. Ibn al-Athīr, *Kāmil*, X, p. 394-395. Ibn al-Qalānīsī, *Dhayl*, p. 148-149. Maqrīzī, *Ittī'āz*, III, p. 35.

249 Albert précise que Baudouin leur demanda d'attendre à Jaffa qu'il les appelle. Cf. Albert d'Aix, *Histoire*, p. 100-102, 105.

250 Albert d'Aix, *Histoire*, p. 106-107, 110.

251 Nous aborderons le problème des relations des Fatimides à leurs villes portuaires dans le chapitre 3.

plusieurs navires chargés de céréales partirent donc pour Tripoli. Al-Afḍal ordonna au chef de l'expédition, Sharaf al-Dawla Badr b. Abī Tāyyib al-Dimashqī, de prendre avec lui les navires qui se trouvaient postés à Damiette, à Ascalon ainsi que ceux de Tyr²⁵². À son arrivée, il confisqua tous les biens du cadī et les fit charger à bord des navires avec les membres de sa famille qui furent ramenés en Égypte tandis que des troupes et le gouverneur demeuraient sur place²⁵³.

Durant la même période, Baudouin avait remis le siège devant Saïda qui lui avait échappé l'année précédente en payant un tribut. Cette fois, il était bien résolu à prendre la cité par les armes. Les opérations étaient bien avancées et la ville s'apprêtait à tomber lorsqu'une flotte (*uṣṭūl*) égyptienne apparut au large et défit les vaisseaux génois²⁵⁴. Selon Albert d'Aix, elle se composait de « cinquante navires (*navium*) et huit trirèmes (*triremium*) », qui furent pourtant retardés par les vents contraires²⁵⁵. La question des vents et des problèmes qu'ils purent parfois poser aux flottes fatimides durant les croisades a déjà été abordée, mais qu'un auteur latin évoque le vent comme un élément qui put parfois pénaliser la navigation fatimide incite à accorder un peu plus de crédit aux chroniqueurs arabes qui utilisèrent l'argument du vent contraire pour justifier l'arrivée tardive des flottes égyptiennes auprès des villes assiégées. Hasard ou pas, la référence à ces *triremium* égyptiens correspond à la première sortie de la flotte fatimide alors qu'une marine européenne participait aux opérations de siège. Jusqu'à cette date, al-Afḍal s'était toujours abstenu d'envoyer ses navires lorsque des bateaux chrétiens se trouvaient sur les rivages de la Terre sainte. L'expédition de l'automne 1108 pour aider Saïda constitue en quelque sorte une première d'autant plus marquante que la flotte fatimide, de l'aveu même des chroniqueurs chrétiens, défit la marine génoise. Albert d'Aix rajoute que le lendemain de l'arrivée de la flotte égyptienne devant Saïda, de nombreux bâtiments en provenance de Tripoli arrivèrent sur place²⁵⁶. Il y a donc quelques chances pour que ces navires soient ceux envoyés par al-Afḍal au mois d'août. Ainsi, l'année 1108 constitue pour la marine égyptienne une année exceptionnelle durant laquelle les maîtres du Caire montrèrent qu'ils possédaient toujours une capacité navale susceptible de porter la menace contre des flottes ennemies.

252 Ibn Taghrī Birdī, *Nujūm*, v, p. 179. Maqrīzī, *Itti'āz*, 111, p. 42-43.

253 Ibn al-Qalānīsī, *Dhayl*, p. 161. Maqrīzī, *Itti'āz*, 111, p. 38.

254 Ibn al-Qalānīsī, *Dhayl*, p. 162.

255 Albert d'Aix, *Histoire*, 11, p. 133.

256 Albert d'Aix, *Histoire*, p. 133. Ibn al-Qalānīsī, *Dhayl*, p. 162. Sibṭ Ibn al-Jawzī, *Mir'āt al-zamān*, 11, éd. M. al-Ghāmīdī, p. 495.

Cependant, en mars 1109, l'étau qui enserrait peu à peu Tripoli, revenu dans le giron fatimide l'année précédente, fut resserré. Le plan élaboré de longue date par Raymond de Saint-Gilles, et poursuivi après sa mort par son cousin et successeur Guillaume de Saintonge trouva son dénouement²⁵⁷. En effet, le fils de Raymond, le comte Bertrand de Toulouse, venu réclamer son héritage à Guillaume, arriva à la tête d'une flotte qui comprenait des navires francs et génois. Le siège dura du 6 mars au 12 juillet 1109. Les habitants de Tripoli et la garnison fatimide pouvaient légitimement attendre qu'al-Afḍal intervienne au plus vite pour sauver la cité où les vivres commençaient à manquer. Selon Ibn al-Qalānīsī, la flotte égyptienne, la plus grande jamais armée par les Fatimides pour aider une ville côtière, arriva à Tyr alors que Tripoli était déjà tombée depuis une semaine²⁵⁸. Dans le récit de l'historien de Damas, les vents contraires sont à l'origine du retard de la flotte égyptienne. D'autres auteurs laissent penser que le vent n'était pas le seul à blâmer. D'après Ibn al-Athīr, la flotte était en effet prête depuis longtemps. Au Caire, on ne s'accordait toutefois pas sur ce qu'elle devait faire et lorsqu'elle prit enfin la mer, des vents la retardèrent²⁵⁹. Ibn Taghrī Birdī (m. 1412) propose quant à lui ce qui peut s'apparenter à une troisième version. Il s'appuie pour cela sur al-Dhahabī (m. 1352), shaféite convaincu, disciple d'Ibn Ṭaymiyya (m. 1328) et historien très critique à l'égard des Fatimides et en particulier d'al-Afḍal²⁶⁰. Dans son récit, le retard de la flotte lors du siège de Tripoli n'a que peu à voir avec le vent. Il indique qu'al-Afḍal expédia une première flottille sans doute assez modeste avec peu de troupes. Ces bâtiments s'avèrent impuissants à briser le blocus maritime autour de Tripoli et il semble qu'ils rebroussèrent chemin. C'est sans doute pendant qu'ils rentraient en Égypte que Tripoli tomba aux mains de Bertrand de Saint-Gilles. Une nouvelle flotte égyptienne transportant des soldats fit son apparition devant la cité, mais il était cette fois trop tard²⁶¹.

Ce récit, bien qu'émanant d'un historien peu susceptible d'être accusé de proximité avec les Fatimides, paraît assez logique même si nous ne sommes pas à l'abri d'une confusion entre l'expédition de 1108 et celle de 1109. Dans tous les cas, l'arrivée tardive de la seconde flotte s'explique assez bien par le temps

257 Raymond était mort en 1105 mais son œuvre fut poursuivie par son cousin Guillaume de Saintonge choisi comme chef par les anciens vassaux de Raymond dont la veuve était rentrée en France. Cf. Richard, *Croisades*, p. 96.

258 Ibn al-Qalānīsī, *Dhayl*, p. 164. Albert d'Aix, *Histoire*, II, p. 150-151. Ibn al-Athīr, *Kāmil*, x, p. 475-477. Maqrīzī, *Itti'āz*, III, p. 42. Guillaume de Tyr, *Histoire*, II, p. 136.

259 Ibn al-Athīr, *Kāmil*, x, p. 485.

260 Dhahabī est très critique à l'égard du calife al-Āmir et d'al-Afḍal qui sont clairement accusés de ne pas avoir fait tous les efforts nécessaires pour mener le jihad contre les Francs.

261 Ibn Taghrī Birdī, *Nujūm*, v, p. 179.

nécessaire à la première pour rentrer en Égypte ou au moins pour qu'une escadre plus puissante puisse être lancée depuis Fustât. Cette version révèle néanmoins qu'al-Afḍal, loin d'avoir négligé la défense de Tripoli, sous-estima surtout les forces navales ennemies déployées devant Tripoli. Il est évidemment difficile d'avoir une version définitive de cet épisode en l'état actuel de la documentation. Pour William Hamblin, qui reprend en cela le passage d'Ibn al-Athīr, le retard serait surtout dû aux atermoiements d'al-Afḍal qui n'aurait pas considéré opportun d'envoyer ses navires auprès de Tripoli alors que le risque de les perdre contre une flotte adverse était grand et l'intérêt finalement limité²⁶². Tripoli ne servait plus à rien à al-Afḍal pour la défense de l'Égypte qui était alors son seul véritable souci. Ce dernier avait d'ailleurs pris tout ce qu'il y avait à prendre l'année précédente et la cité n'avait, de ce point de vue, plus grand-chose à offrir. Les Égyptiens n'avaient pourtant pas hésité à expédier leurs navires sur Saïda alors que, par sa taille et la qualité de ses fortifications, Tripoli constituait une base navale autrement plus stratégique, car elle permettait à des navires arrivant d'Égypte de trouver un havre assez au nord sur la côte syro-palestinienne. Il convient peut-être de relativiser les propos de William Hamblin et de les replacer dans un contexte plus large, en envisageant notamment l'intérêt qu'avait alors le vizir égyptien de maintenir la présence fatimide dans la région.

Reprenons dans toute leur complexité les récits relatant l'expédition navale pour libérer Tripoli. Les détails des différentes versions qui s'affrontent ont leur importance. Pour Ibn al-Qalānīsī, al-Afḍal dépêcha une flotte pour sauver la ville. Il s'agissait selon lui de la plus impressionnante en matière de navires, de vivres, de matériels et d'hommes que les Fatimides aient jamais rassemblée. Si l'auteur a raison, et l'intérêt qu'il avait à exagérer les efforts égyptiens n'est pas évident, l'armement, le chargement, le déplacement d'une telle flotte imposaient un certain nombre de contraintes qu'il faut prendre en considération avant d'accuser al-Afḍal de négligence à l'égard des Tripolitains. Tout d'abord, même si les Fatimides disposaient d'assez de navires, ce qui n'était peut-être pas évident, une telle flotte ne pouvait être équipée en quelques jours. Le temps nécessaire, ne serait-ce que pour charger l'eau pour les marins et les troupes embarquées, pouvait être très long. Il faut aussi prendre en considération le temps pour charger le matériel militaire, le bois, mais aussi les grains transportés. À ce propos, un autre problème vient à se poser. Les quantités très importantes qui furent embarquées n'étaient peut-être pas présentes à Fustât. Le siège de Tripoli se déroulait durant le printemps, période classique

262 Hamblin, « The Fatimid navy during the early crusades: 1099-1124 », p. 81. Hamblin, *Fatimid Army*, p. 222-223.

de soudure entre deux récoltes. Ibn al-Qalānīsī précise que la flotte transportait de quoi alimenter Tripoli et les autres villes sous obédience fatimide pendant une année. Al-Afḍal ne souhaitait peut-être pas prélever de si grandes quantités de grains sur les réserves de la capitale et de Fustât sans savoir ce que les nouvelles récoltes allaient donner. On peut donc supposer qu'il préféra attendre l'arrivée à Fustât des nouvelles récoltes pour procéder au chargement des navires. Les calendriers agricoles relatent que le transport des récoltes et du bois en provenance des régions du sud vers Fustât ne pouvait se faire qu'au mois de juin, lorsque l'eau du Nil commençait à monter²⁶³. Le trajet depuis les lieux de chargement jusqu'à Fustât doit donc être pris en compte, comme d'ailleurs depuis Fustât jusqu'à Damiette, une fois la flotte équipée. Enfin, en mer, les lettres de la Geniza le prouvent, les conditions de navigation, l'aptitude des navires et des équipages, rendaient assez difficile le cheminement d'un convoi maritime de façon à ce qu'il restât groupé. Les navires avaient tendance à prendre chacun leur rythme, mais, pour être efficaces face aux ennemis, ils devaient arriver ensemble et donc lutter contre la dispersion²⁶⁴. Ce qui était acceptable dans un convoi commercial ne l'était pas pour une opération navale. Cela impliquait donc de ralentir l'allure pour éviter de semer les navires les plus lents et pour avoir une chance d'arriver groupé. En définitive, ces diverses contraintes d'ordre logistique et maritime constituent un faisceau de raisons objectives qui peuvent expliquer le retard de la flotte. De plus, celle-ci put effectivement affronter des vents contraires en cette période de l'année. Le récit d'Albert d'Aix est là pour le rappeler. Il n'est donc pas si évident de faire d'al-Afḍal le seul responsable du retard et donc, finalement, de la chute de Tripoli. Ibn al-Qalānīsī raconte qu'en apprenant la mauvaise nouvelle, les navires fatimides distribuèrent les vivres qu'ils avaient avec eux dans les cités de Tyr, Saïda et Beyrouth puis restèrent quelque temps dans les parages avant de rentrer en Égypte malgré les demandes pressantes des populations qui ne disposaient apparemment pas de navires pour se défendre²⁶⁵.

La question de l'intervention égyptienne à Tripoli ne constitue en réalité qu'un aspect d'un problème un peu plus large, celui de la présence des Fatimides en Palestine. Il ne fait aucun doute que depuis Badr al-Jamālī, la dynastie opérait un retournement stratégique vers la mer Rouge et l'Afrique orientale. Les autorités égyptiennes n'observaient plus envers les territoires de

263 Pellat, *Calendriers*, p. 74.

264 La nécessité pour une flotte d'arriver groupée est clairement expliquée par Foucher de Chartres dans sa relation de l'arrivée de la grande flotte vénitienne en 1122-1123. Cf. Foucher de Chartres, *Histoire*, p. 206.

265 Ibn al-Qalānīsī, *Dhayl*, p. 164.

Palestine et de Syrie la même attitude que celle des premiers califes d'Égypte. Cela ne signifie par pour autant qu'al-Afḍal renonçait à la maîtrise des cités côtières qui fournissaient des matières premières, rapportaient des taxes importantes et constituaient un glacis protecteur pour l'Égypte. Il n'avait pas abandonné l'idée de reprendre Jérusalem des mains des Francs contrairement aux accusations portées contre lui par certains sunnites. La question fait d'ailleurs débat. Pour quelques historiens, qui suivent finalement les opinions d'Ibn Taghri Birdī, al-Afḍal abandonna presque volontairement le contrôle des cités palestiniennes pour se concentrer sur l'Égypte²⁶⁶. Le vizir est même parfois considéré comme le responsable de la croisade et par conséquent, celui de la perte de la Palestine²⁶⁷. Dès le vizirat de Badr al-Jamālī, les Fatimides auraient mené une politique favorisant les affaires intérieures de l'Égypte en laissant de plus en plus de côté la Syrie-Palestine²⁶⁸. Pour d'autres, au contraire, l'action d'al-Afḍal était conforme à la politique traditionnelle des Fatimides en Syrie depuis l'origine²⁶⁹. Il semble évident qu'à partir de Badr, la dynastie s'orienta peu à peu vers des espaces plus méridionaux, notamment vers la Nubie, l'Abyssinie, mais aussi vers le Yémen, sans toutefois abandonner la Syrie²⁷⁰. Les multiples opérations des années 1070 vers Damas et celles des années 1090 pour conserver le contrôle des villes littorales dans lesquelles les grandes familles égyptiennes avaient sans doute des intérêts économiques attestent de l'avantage que la dynastie avait à garder son autorité sur ces cités et peut-être même sur l'intérieur de la Palestine²⁷¹. Selon nous, jusqu'à 1110 qui constitue en effet une rupture dans l'attitude du vizir fatimide à l'égard de la Syrie-Palestine, l'incapacité d'al-Afḍal à enrayer l'avancée franque tenait beaucoup plus à ses médiocres qualités de stratège, de général en chef et à un manque de capacités militaires qu'à une absence de volonté de sa part. La tentative d'al-Afḍal pour tenter de mobiliser son ennemi d'hier, l'atabeg Ṭughtakīn de Damas témoigne de la volonté du vizir d'Égypte de former un front commun musulman contre l'envahisseur franc avant même le projet de Saladin²⁷².

266 Hamblin, *Fatimid Army*, p. 199-201, 204.

267 C'est notamment la thèse de A.S. Ehrenkreutz. Cf. Ehrenkreutz, « The Fatimids in Palestine: the unwitting promoters of the Crusade », p. 66-77. Wiet, « Al-Afḍal b. Badr al-Jamālī », p. 215-216.

268 Gibb, « The caliphate and the Arab States », p. 95.

269 Lev, *State and Society*, p. 49-55.

270 Cohen, *Jewish self government*, p. 64-65.

271 Sur ce point, voir le chapitre 3.

272 Brett, « The Battle of Ramla (1099-1105) », p. 17-37. Mouton, *Damas et sa principauté*, p. 99-104. Yared-Rachi, *La politique extérieure*, p. 150-153.

Tant la réforme militaire entreprise par al-Afḍal juste après sa défaite d'Ascalon en 1099 que les expéditions de navires et de troupes contre des objectifs francs témoignent de sa volonté de résister en Égypte, mais aussi en Palestine. Comment interpréter, sinon, les quelques six tentatives de reprendre Jérusalem effectuées par les troupes égyptiennes entre 1100 et 1105 ?²⁷³ Il s'agissait à chaque fois du même schéma tactique, isoler Jérusalem de la côte. La multiplication des tentatives d'al-Afḍal vers l'intérieur et les côtes syro-palestiniennes durant la première décennie du XII^e siècle laisse ainsi penser que les Fatimides n'en avaient pas encore fini avec la volonté de repousser les Francs de la région. Les événements de l'année 1110 constituent de ce point de vue un changement dans la politique d'al-Afḍal à l'égard du Bilād al-Shām. Tripoli aux mains des Francs, seules quatre cités portuaires demeuraient encore sous une tutelle fatimide plus ou moins théorique. Il s'agissait de Beyrouth, Saïda et Tyr sur la côte syrienne et Ascalon sur la côte palestinienne. Baudouin ne pouvait permettre que ces villes lui résistent plus longtemps alors qu'elles accueilleraient régulièrement des navires égyptiens et des troupes susceptibles de menacer ses territoires ou de couper la route des navires marchands ou les convois de pèlerins. Aussi Baudouin attaqua-t-il Beyrouth au mois de février 1110. Il comptait sans doute sur l'hiver et sur la navigation très difficile durant cette saison pour limiter la capacité d'intervention de la marine égyptienne²⁷⁴. Le siège ne fut pas assez efficace, car, au printemps, la ville résistait encore. Dix-neuf navires de guerre fatimides (*marākib ḥarbīyya*) purent franchir le blocus établi par la flottille franque pour rentrer dans le port et livrer aux habitants de quoi supporter le siège. Quarante navires génois qui se trouvaient près d'Antioche furent toutefois appelés en renfort et se postèrent devant Beyrouth. Il semble qu'un combat naval s'engagea entre la flotte égyptienne et les Génois qui tuèrent le chef de l'escadre égyptienne (*muqaddam al-ustūl al-miṣrī*)²⁷⁵. Des renforts de cavaliers fatimides arrivèrent trop tard pour sauver la ville qui tomba en d'avril²⁷⁶.

À l'été 1110, une flotte norvégienne de quarante navires arriva dans les eaux palestiniennes. Avant de gagner Jaffa, elle s'était apparemment arrêtée devant Ascalon pour provoquer une bataille qui n'eut pas lieu. En août, une flotte égyptienne « composée d'un nombre infini de galères (*galidīs*), de birèmes

273 Prawer, *Histoire du Royaume latin de Jérusalem*, I, p. 268.

274 Foucher de Chartres, *Histoire*, p. 163.

275 Guillaume de Tyr, *Histoire*, II, p. 145-146. Ibn al-Qalānisi, *Dhayl*, p. 168.

276 Albert d'Aix, *Histoire*, II, p. 152. Foucher de Chartres, *Histoire*, p. 163. Guillaume de Tyr, *Histoire*, II, p. 145-147. Ibn al-Qalānisi, *Dhayl*, p. 168. Sibṭ Ibn al-Jawzī, *Mir'āt al-zamān*, II, éd. M. Al-Ghāmīdī, p. 525. Maqrīzī, *Itti'āz*, III, p. 45. Albert indique que le gouverneur de la ville et les « principaux capitaines » prirent la fuite vers Chypre, ce qui poussa la population à se rendre.

(*biremibus*) et de trirèmes (*triremibus*), que l'on appelle en langue vulgaire des chats (*catti*)²⁷⁷, garnies de leurs tours et armées en guerre, vint se poster devant Beyrouth »²⁷⁸. Les navires égyptiens harcelèrent la ville sans succès. Finalement, ils aperçurent au loin quatre vaisseaux chrétiens auxquels ils donnèrent la chasse jusqu'à Césarée et Acre sans pouvoir s'en emparer. La flotte fatimide se concentra ensuite devant Acre qui fut assiégée pendant huit jours alors qu'au même moment, des troupes sorties d'Ascalon marchaient contre Jérusalem. Elles souhaitaient profiter de l'absence de Baudouin parti pour Antioche. Le siège d'Acre comme l'attaque sur Jérusalem n'aboutirent à aucun résultat probant pour les Fatimides. Il semble pourtant que cette offensive maritime et terrestre s'intégrait dans un plan préparé à l'avance. Cela prouve une nouvelle fois que le vizir n'avait pas totalement renoncé à reprendre le contrôle de la situation dans les anciens territoires fatimides. La flotte égyptienne, dont le rayonnement pouvait paraître fortement diminué par la perte de plusieurs de ses possibles ports de refuge, semble au contraire presque plus active. Cependant, les choses changèrent rapidement. La présence des navires norvégiens constituait une trop belle opportunité pour Baudouin. Il sut les convaincre de participer au blocus de Saïda qui débuta vers le 19 octobre 1110²⁷⁹. Pour le plus grand malheur des Égyptiens, une escadre vénitienne renforça la flotte norvégienne. Pendant que l'une assiégeait Saïda, l'autre bloquait les navires fatimides qui réfugiés à Tyr. Seules quelques galères réussirent à franchir le barrage de vaisseaux européens qui fermaient le port de Tyr, mais elles ne purent rien pour empêcher la chute de Saïda en décembre 1110²⁸⁰.

Après cette date, en Syrie-Palestine, il ne restait donc plus aux Fatimides que Tyr, véritable forteresse en mer, et Ascalon, considéré comme un mauvais port n'offrant pas d'abri sûr aux embarcations qui devaient y mouiller et qui n'avaient d'autre solution que d'être tirés sur la plage en cas de fort coup de vent²⁸¹. La ville puissamment fortifiée constituait malgré tout un point de passage quasi obligé pour les flottes fatimides qui remontaient vers le nord. Sa garnison, fréquemment renouvelée, effectuait des sorties régulières contre des objectifs francs. Ses murailles étaient aussi fortes que celles de Tyr, faisant d'elle une ville imprenable par la force, Baudouin crut pouvoir profiter d'un

277 Le terme, souvent traduit par *chat* ou *chatz*, pourrait être en fait la déformation du vocable arabe *qit'a* qui désigne simplement une unité de la flotte.

278 Albert d'Aix, *Histoire*, II, p. 161-162.

279 Remarquons qu'il s'agit encore une fois de la fin de la période de la navigation.

280 Albert d'Aix, *Histoire*, II, p. 163-167. Foucher de Chartres, *Histoire*, p. 165-166. Guillaume de Tyr, *Histoire*, II, p. 148-150. Ibn al-Athīr, *Kāmil*, X, p. 479. Ibn al-Qalānisi, *Dhayl*, p. 168, 171. Sibṭ Ibn al-Jawzī, *Mūrāt al-zamān*, II, éd. M. al-Ghāmīdī, p. 527. Maqrīzī, *Itti'āz*, III, p. 45.

281 Muqaddasī, *Aqālīm*, p. 174.

désaccord entre le gouverneur de la ville et al-Afḍal pour s'en emparer. La prise de Saïda achevée, il marcha sur Ascalon où il entama des pourparlers avec le gouverneur, Shams al-Khilāfa. Contre un tribut, Baudouin s'engageait à laisser la ville tranquille. Aux dires des chroniqueurs chrétiens, peut-être mieux informés, Shams al-Khilāfa aurait même accepté la présence d'une garnison franque dans la cité. Le vizir n'eut d'autre choix que de négocier avec le gouverneur félon. Il lui promit des domaines supplémentaires en Égypte et Ascalon en *iqṭā'* afin qu'il n'abandonne pas la ville aux Francs. En même temps qu'il amadouait le gouverneur, al-Afḍal expédia une garnison vers la ville. C'était sans compter sur la population d'Ascalon qui n'avait aucune intention de passer sous le joug des Francs ; elle se souleva et tua le gouverneur²⁸². Durant les deux années qui suivirent la perte de Saïda, il n'y eut apparemment aucune confrontation entre les Fatimides et les Francs, chacun étant engagé dans ses propres territoires à rétablir la situation. L'année 1110-1111, qui s'achève sur la perte de Saïda et commence par une trahison semble marquer une certaine rupture dans la politique d'al-Afḍal.

Jusqu'à cette date, rien ne permet d'affirmer qu'al-Afḍal avait abandonné l'espoir de repousser les Francs. Toutefois, les résultats ne furent pas à la hauteur de ses espérances. Plusieurs éléments permettent de comprendre l'incapacité d'al-Afḍal à conserver ces territoires sous son contrôle. Tout d'abord, il n'existait plus à ce moment-là de projet politique assez clair pour assurer à long terme la défense des cités littorales menacées par les chrétiens. Le projet fatimide initial, la victoire de l'ismaélisme sur le sunnisme avait fait long feu, et le devoir de jihad, finalement le seul mot d'ordre commun à tous les musulmans, avait du mal à prendre dans une troupe majoritairement composée d'Arméniens ou d'esclaves noirs fraîchement convertis à l'islam voire de chrétiens et de païens²⁸³. Surtout, al-Afḍal ne pouvait plus faire vraiment confiance à ses officiers supérieurs. La tentative de négociation de Shams al-Khilāfa avec Baudouin constitue la forme extrême de cette disparition de l'esprit de corps qui avait pu exister entre les hommes forts du Caire et leurs affranchis placés à des postes clés de commandement. Il est néanmoins possible de voir dans la série de révoltes menées par les gouverneurs des cités côtières, et notamment de Tyr, du vivant même de Badr, les prodromes de la tentative de Shams al-Khilāfa. Ce manque de confiance entraîna une désorganisation de l'armée fatimide, et ce qu'il faut appeler de l'incompétence de la part de ceux qui exercèrent le commandement des opérations contre les Francs. Cette faiblesse du haut-commandement égyptien encouragea d'autant plus les divisions

282 Albert d'Aix, *Histoire*, II, p. 168. Ibn al-Qalānisī, *Dhayl*, p. 172.

283 Hamblin, *Fatimid Army*, p. 196-197.

ethniques de l'armée fatimide que celle-ci n'était plus soudée par un véritable ciment idéologique. L'arrivée au pouvoir de Badr avec ses propres troupes arméniennes avait d'autre part sinon amorcé, en tout cas renforcé une forme de privatisation de l'armée fatimide que chaque vizir poussa ensuite un peu plus loin. Shams al-Khilāfa, pourtant simple gouverneur militaire, s'appuya lui-même sur des troupes arméniennes engagées sur ses dinars contre la garnison fatimide. Dans ce contexte, les troupes fatimides eurent beaucoup de mal à trouver les ressorts nécessaires à la victoire contre des ennemis dont les motivations idéologiques étaient bien plus fortes.

Ainsi, après 1110, aucune manifestation importante de la flotte fatimide n'est enregistrée durant deux ans. Toutefois, si les actions d'envergure cessèrent pour un temps, de petits raids se poursuivaient à partir des dernières cités portuaires où quelques éléments de la flotte étaient dépêchés au début de chaque ouverture de la saison maritime. Les expéditions navales effectuées depuis Tyr sont d'ailleurs citées parmi les raisons qui poussèrent les Francs à assiéger la ville en 1112. Les Fatimides livraient régulièrement des vivres à la ville. Pour mettre un terme à cette situation et enfin unifier un littoral dont Tyr demeurait le seul port encore musulman, Baudouin convoqua tous les chevaliers soumis à son autorité pour les convaincre de l'attaquer. Les habitants de la cité firent appel à la fois à l'atabeg de Damas, Ḥahīr al-Dīn, pour les aider à résister, non sans contreparties financières, ainsi qu'aux Égyptiens. Le maître de Damas envoya ses troupes alors qu'il ne semble pas qu'al-Afdal ait réagi immédiatement à l'appel à l'aide lancé par la population de Tyr. Il est vrai que le siège commença le 29 novembre 1111, donc à l'extrême fin de la période navigable, et se prolongea durant tout l'hiver. Les navires fatimides ne pouvaient que très difficilement prendre la mer lorsque les opérations débutèrent. Surtout, l'Égypte était en proie à une épidémie de peste qui décima une partie de la population²⁸⁴. On peut comprendre que les Fatimides n'aient pu se charger de la défense de la cité dans laquelle la prière était pourtant prononcée en leur nom. Aidée par les troupes de Damas, la population résista assez pour inciter les Francs à lever le siège au mois d'avril 1112. Il n'est pas impossible que la perspective de voir arriver la flotte égyptienne alors que la mer s'ouvrait à la navigation ait joué dans cet abandon du siège de la part des Francs²⁸⁵. L'épidémie avait de toute façon affaibli la dynastie et al-Afdal reçut favorablement la proposition de l'atabeg de Damas. Ce dernier, théoriquement soumis aux Abbassides, acceptait de protéger une cité dont les signes extérieurs d'appartenance, la prière et la frappe

284 Ibn al-Qalānisi, *Dhayl*, p. 181.

285 Albert d'Aix, *Histoire*, II, p. 181-189. Guillaume de Tyr, *Histoire*, II, p. 154-156.

de la monnaie, restaient au nom des Fatimides²⁸⁶. Cet épisode montre que les musulmans, sunnites et shi'ites, faisaient pour l'occasion front commun contre une menace dont ils avaient enfin compris tout le danger²⁸⁷.

Il faut néanmoins attendre l'année 1113 pour qu'Albert d'Aix signale de nouveau des galères fatimides en action. Selon lui, ces bâtiments se trouvaient à Ascalon et ils prirent la mer pour attaquer les trois galères envoyées par Baudouin à la rencontre de la flottille sicilienne qui transportait la reine de Sicile. Un combat naval s'engagea et les galères occidentales prirent le dessus sur les navires fatimides ; un bâtiment égyptien portant cinq cents hommes fut coulé et les autres prirent la fuite²⁸⁸. L'épisode est daté du début du mois d'août et, s'il est passé sous silence par les sources arabes, celles-ci signalent la sortie en mer d'une flotte égyptienne chargée de porter des vivres et les salaires des troupes qui gardaient la cité ainsi que des robes d'honneur destinées à l'atabeg. Les navires arrivèrent à Tyr dans la première moitié du mois d'août 1113²⁸⁹. Ils se trouvaient donc en mer au moment où se déroulait l'épisode décrit par Albert d'Aix. Il est probable que les « galères ferrées » qui attaquèrent les navires francs faisaient partie de la flotte qui voguait vers Tyr et qui rentra en Égypte lorsque le « vent fut favorable », c'est-à-dire dans la première quinzaine du mois de septembre 1113²⁹⁰. Les textes rapportent qu'un message accompagnait les cadeaux destinés à l'atabeg. Al-Afḍal signifiait à ce dernier que même si la situation s'était améliorée en Égypte, l'accord passé entre eux était maintenu. Le vizir ne chercha apparemment pas à reprendre le contrôle complet de la cité côtière. Le coût de l'entretien d'une garnison permanente à Ascalon ou à Tyr étant très élevé, al-Afḍal préférait plutôt utiliser ses ressources et ses navires à l'approvisionnement de la ville²⁹¹. Toutefois, durant les deux années qui suivirent, une trêve fut conclue entre le gouverneur de Tyr et Baudouin.

En 1115, une nouvelle confrontation entre les navires francs et les bâtiments fatimides attira l'attention des chroniqueurs latins qui signalent qu'une flotte égyptienne forte de soixante dix navires au moins, dont certains étaient des trièmes, d'autres des navires équipés de béliers (*quarum aliae triremes, aliae vero rostratae*) et d'autres enfin des navires de transport de vivres²⁹². Il s'agissait

286 Ibn al-Qalānīsī, *Dhayl*, p. 182.

287 Cela peut aussi être interprété comme un signe supplémentaire du désengagement progressif d'al-Afḍal des affaires syro-palestiniennes, il se contentait de la reconnaissance théorique du pouvoir égyptien sur la cité.

288 Albert d'Aix, *Histoire*, II, p. 192.

289 Ibn al-Qalānīsī, *Dhayl*, p. 188.

290 Voir le chapitre 2.

291 Environ 100 000 dinars par an pour Ascalon. Cf. Hamblin, *Fatimid Army*, p. 130-131.

292 Foucher de Chartres, *Histoire*, p. 179.

de mener une opération de siège naval et terrestre contre Jaffa et de profiter de l'absence de la majeure partie des troupes du royaume de Jérusalem qui se trouvaient quelque part entre Antioche et Tripoli. Le siège fut un échec et les troupes embarquées se rendirent à Tyr avant de rentrer en Égypte vers le 11 septembre. Albert d'Aix ajoute que deux navires plus chargés que les autres prirent un peu de retard et se retrouvèrent isolés du reste du convoi égyptien. Les galères chrétiennes sorties d'Acre profitèrent de la situation pour les piller²⁹³. L'escadre égyptienne préféra sans doute sacrifier les deux retardataires plutôt que de faire demi-tour. L'auteur décrit comment, l'un après l'autre, les deux vaisseaux lourdement chargés de marchandises, mais défendus par de nombreux soldats furent capturés non sans avoir résisté pendant plusieurs heures grâce aux archers qui assaillaient les galères chrétiennes. Ce récit laisse penser que ces deux bateaux étaient des navires de commerce qui profitaient de la flotte fatimide pour rentrer en Égypte et sur lesquels des soldats avaient pris place comme cela arrivait parfois²⁹⁴. Les Fatimides avaient tout intérêt à ce que les activités commerciales se poursuivent. La cité de Tyr constituait un centre de commerce majeur sur la côte syro-palestinienne²⁹⁵. Sur le plan commercial, les années 1110 et 1111 apparaissent d'ailleurs comme des années noires. Les flottes européennes, qui croisaient dans les eaux d'ordinaire très fréquentées par des navires commerciaux, effrayaient les marchands qui redoutaient que leurs cargaisons ne soient prises. Des navires de commerce tentèrent de poursuivre leurs activités commerciales sans attendre la protection navale des Fatimides. Ils furent arraisonnés par les vaisseaux chrétiens²⁹⁶. Les auteurs arabes ne font pas allusion à cette action, pas plus qu'ils ne signalent une quelconque activité navale pour les années suivantes, alors que des opérations de ravitaillement de Tyr se poursuivaient²⁹⁷. Ce n'est qu'en 1118 qu'une intervention navale plus importante fut lancée après que Baudouin 1^{er} eut

293 Albert d'Aix, *Histoire*, II, p. 195-196.

294 Nous verrons qu'il s'agissait peut-être d'un service payant mis en place par l'administration fatimide. Voir le chapitre 9.

295 Nous reviendrons sur le rôle de Tyr dans le commerce maritime à l'époque fatimide et sur les liens que les Fatimides entretenirent avec cette cité portuaire. Cf. Chapitre 3, § 2 « Les villes littorales fatimides : des espaces de la contestation de la souveraineté Fatimide »

296 Foucher de Chartres, *Histoire*, p. 166-167. Ibn al-Athīr, *Kāmil*, x, p. 482. Ibn al-Qalānīsī, *Dhayl*, p. 171-172. Maqrīzī, *Ittī'āz*, III, p. 45-46.

297 Pour l'année 1117, Albert d'Aix lie le départ de la flotte vers Tyr à un problème de santé qui toucha Baudouin de Jérusalem à la fin de l'année 1116. La flotte fatimide aurait quitté l'Égypte dès que cette maladie fut connue d'al-Afdāl. Il faut plutôt supposer que la flotte ne prit la mer qu'au tout début de la période de navigation pour remplir sa mission désormais classique, c'est-à-dire apporter des vivres à la population de Tyr. Cf. Albert d'Aix, *Histoire*, II, p. 204. Foucher de Chartres, *Histoire*, p. 186-187.

trouvé la mort lors de l'attaque d'al-Faramâ en avril 1118²⁹⁸. À l'été, souhaitant sans doute profiter de l'état de stupeur dans lequel se trouvaient les Francs qui venaient de perdre celui qui régnait sur Jérusalem depuis presque deux décennies, les Fatimides lancèrent une action militaire concertée avec les troupes de Damas²⁹⁹. Tandis que les forces égyptiennes arrivaient à Ascalon, celles de Damas traversèrent le Jourdain. Une flotte égyptienne vogua vers Ascalon et poursuivit sa route vers Tyr, à la fois pour y laisser des hommes et du ravitaillement. Cette offensive tourna peut-être court, car les chroniques latines n'en disent pas plus. Foucher de Chartres signale que les troupes musulmanes et franques s'observèrent pendant trois mois sans oser s'attaquer et rentrèrent ensuite dans leurs territoires. Les historiens arabes n'évoquent aucune autre action fatimide véritable.

Dans ces années 1117-1121, la situation politique à l'intérieur même de l'Égypte passionnait sans doute davantage les chroniqueurs arabes alors que la guerre avec les Francs connaissait un léger ralentissement. Le calife fatimide al-Âmir nourrissait une haine de plus en plus tenace à l'égard d'al-Afdal. Il ne supportait plus l'humiliation que lui infligeait son vizir en ne le laissant prendre aucune décision et en le privant du contrôle de l'administration dont tous les services ou presque avaient été déplacés à Fustât. On peut ainsi comprendre qu'en 1121, l'assassinat, sur les ordres du calife, de celui qui régnait sans partage sur l'Égypte depuis plus de vingt ans ait monopolisé l'attention des historiens. Du côté franc, Baudouin II, le nouveau roi de Jérusalem, délaissa pour quelque temps les cités côtières afin de s'engager dans des opérations militaires au nord de la Syrie ou à l'est. Les Fatimides ne se sentant pas directement menacés, ils n'entamèrent par conséquent aucune action d'envergure contre les Croisés. Tout ceci permet d'expliquer pourquoi les textes restent muets quant aux sorties de la flotte fatimide en Méditerranée entre 1119 et 1122.

Les quatre années de silence s'achevèrent non pas par une opération navale d'envergure, mais simplement, par une banale intervention qui remettait suffisamment en cause l'ordre établi depuis quelques années pour qu'Ibn al-Qalānisi la juge digne d'être notée. Cette action ne mériterait du reste pas que l'on s'y arrêtât si elle n'avait apporté la preuve que la marine fatimide demeurerait active, mais se voyait cantonnée à des opérations trop banales pour être enregistrées par les chroniqueurs. En 1122, le nouveau vizir fatimide al-Ma'mūn al-Baṭā'iḥī, en accord avec le calife, envoya des navires vers Tyr avec d'autres intentions que celles de ravitailler la cité. Les habitants de Tyr étaient

298 Albert d'Aix, *Histoire*, II, p. 206-208. Foucher de Chartres, *Histoire*, p. 191. Guillaume de Tyr, *Histoire*, II, p. 190-191.

299 Foucher de Chartres, *Histoire*, p. 192-193.

mécontents du traitement que leur faisait subir Sayf al-Dawla Mas'ūd, le gouverneur nommé par les Būrides. Ils avaient d'ailleurs écrit à plusieurs reprises à al-Afḍal qui avait donc choisi d'ignorer leurs plaintes³⁰⁰. Al-Ma'mūn al-Baṭā'iḥī saisit l'occasion pour expédier une flotte avec des hommes en armes, ainsi que 15 000 *irḍabb* de céréales³⁰¹. Le gouverneur ne fut pas surpris que la flotte fatimide mouille dans le port puisqu'elle le faisait régulièrement pour apporter des vivres. Il la reçut comme de coutume, et monta même à bord du navire amiral pour saluer le commandant qui en profita pour le mettre aux arrêts. Il le fit ensuite conduire en Égypte tandis que le vizir informait Zāhir al-Dīn des événements³⁰². Contre toute attente, ce dernier ne réagit pas aux explications fournies par les Égyptiens. Il était lui-même en difficulté avec les Francs et il est fort possible qu'il accueillît la nouvelle avec soulagement alors qu'il éprouvait lui-même quelques problèmes pour protéger ses propres territoires³⁰³.

La réaction d'al-Baṭā'iḥī et du calife vis-à-vis de Tyr constitue le signe d'un changement d'attitude des Fatimides. La cité se trouvait sous la double tutelle fatimido-būride depuis 1112. Zāhir al-Dīn avait assuré à al-Afḍal qu'il pourrait récupérer le contrôle total de la cité dès qu'il le souhaiterait, ce dernier n'en avait jamais rien fait. Indifférent aux plaintes de la population, il n'avait manifesté aucune volonté de reprendre la cité sous sa protection directe. Il se contentait de leur livrer des céréales contre la reconnaissance théorique de la souveraineté égyptienne sur la Tyr par ses habitants. L'absence de réaction d'al-Afḍal aux demandes pressantes de la population contraste avec sa propre conduite durant la période 1100-1110. Cela peut apparaître comme un signe supplémentaire du changement de stratégie de la part du vizir à l'égard de la Palestine et des villes littorales après 1110. Pragmatique, al-Afḍal considérait sans doute Tyr comme une cité dont la défense, pour être réellement efficace, coûterait trop cher par rapport aux gains qu'il serait possible d'en retirer dans ses nouveaux plans. Trop éloignée de l'Égypte, elle ne jouait plus un rôle militaire essentiel dans le nouveau dispositif d'al-Afḍal qui privilégiait désormais Ascalon. En 1121 l'assassinat d'al-Afḍal changea les choses. Soucieux de se rallier les classes populaires sunnites et de marquer le changement de cap, le calife al-Āmir et le nouveau vizir al-Ma'mūn al-Baṭā'iḥī goûtaient peu le pragmatisme d'al-Afḍal à l'égard de Tyr. La décision de faire arrêter le gouverneur turc de Tyr pour y installer une garnison fatimide et un gouverneur égyptien témoigne d'une volonté

300 Dans le récit qu'il fait des événements, Ibn al-Qalānīsī indique bien que la population avait déjà écrit à al-Afḍal avant 1121. Cf. Ibn al-Qalānīsī, *Dhayl*, p. 207.

301 Soit plus de mille tonnes. L'*irḍabb* est équivalent à environ 70 kilogrammes. Cf. Goitein, *Mediterranean Society*, IV, p. 235.

302 Ibn al-Qalānīsī, *Dhayl*, p. 207. Ibn Muyassar, *Muntaqā*, p. 93.

303 Yared-Rachi, *La politique extérieure de la principauté de Damas*, p. 152-153.

nouvelle affichée par le pouvoir central égyptien. Renonçant à une attitude passive et défensive, les hommes à la tête de l'Égypte souhaitaient montrer un visage plus glorieux de la dynastie qui s'était longtemps vantée d'être la seule à se préoccuper de la défense des intérêts des musulmans. Les événements s'accéléraient d'ailleurs en ce sens, car dès le mois de mars 1123, des émissaires de Zāhir al-Dīn vinrent au Caire. Selon le fils même du vizir al-Ma'mūn, il ne fut apparemment pas question de l'affaire de Tyr, mais bien des détails d'une opération conjointe associant les troupes de Damas aux forces navales fatimides. La discussion porta en effet sur l'envoi d'une deuxième flotte (*al-asāṭil al-thānīya*) chargée de razzier les villes portuaires franques³⁰⁴. L'expression « deuxième flotte » suggère qu'une première escadre se trouvait déjà en action. L'auteur, pourtant bien informé, n'en dit toutefois rien. Compte tenu de la saison, le mois de mars, il est possible qu'aucun bâtiment fatimide n'ait encore quitté l'Égypte à ce moment-là. On peut en déduire que la première flotte était peut-être celle qui s'était rendue à Tyr l'année précédente et dont la majeure partie avait dû rester sur place. Albert d'Aix vient en quelque sorte confirmer l'hypothèse en signalant pour cette même année 1123 la présence d'une flotte à Tyr et d'une autre à Ascalon³⁰⁵. Le calife fit équiper quarante galères (*shūnī*) qui furent prêtes en mai³⁰⁶. Le calife s'installa dans son belvédère d'al-Maḡs afin de procéder à la cérémonie de lancement des navires qui devaient se rendre à Ascalon tandis qu'une armée composée de fantassins et de chevaliers avançait dans la même direction³⁰⁷. Le dispositif ne constituait en rien une innovation tactique et l'objectif final, Jaffa, rappelait les actions militaires entreprises durant les premières années de la présence croisée en Palestine. Foucher de Chartres précise que quatre-vingts navires se portèrent sur Jaffa. Ce total est en adéquation avec la description de la puissance navale fatimide laissée par le fonctionnaire fatimide Ibn al-Ṭuwayr (1130-1220) quelques années plus tard³⁰⁸. Ce chiffre suggère que la flotte qui se trouvait à Tyr comprenait elle aussi une quarantaine d'embarcations. Le chroniqueur raconte comment les troupes égyptiennes sautèrent hors de leurs bateaux « au son des trompettes d'airain » pour se ruer à l'assaut des murailles de la ville³⁰⁹. La faiblesse de la garnison locale incita les forces navales à entamer les opérations de siège avant même l'arrivée des troupes au sol. Cependant, après quelques jours, les Égyptiens furent menacés par l'approche de renforts chrétiens. Les machines de siège

304 Ibn al-Ma'mūn, *Akhbār Miṣr*, p. 61-62.

305 Albert d'Aix, *Histoire*, II, p. 219.

306 Ibn al-Ma'mūn, *Akhbār Miṣr*, p. 62.

307 Ibn al-Ma'mūn, *Akhbār Miṣr*, p. 62. Foucher de Chartres, *Histoire*, p. 203-204.

308 Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 96.

309 Foucher de Chartres, *Histoire*, p. 208-210. Guillaume de Tyr, *Histoire*, II, p. 231.

furent démontées et les pièces de bois rembarquées au lieu d'être brûlées sur place comme cela se pratiquait souvent. Au-delà du signe que les Égyptiens ne souhaitent pas gaspiller leur précieux bois, il faut peut-être voir dans ce souci la volonté d'attendre au large ou de choisir une autre cible sans avoir à rentrer en Égypte. Mais tout ceci dépendait de la progression de la cavalerie et de l'infanterie qui se trouvèrent bloquée près d'İbelin, à mi-distance en Ascalon et Jaffa, par des forces franques envoyées en renfort à Jaffa. Les troupes égyptiennes subirent une cuisante défaite. À l'annonce de la tournure défavorable que prenaient les événements, les navires fatimides qui attendaient encore devant Jaffa mirent à la voile en direction d'Ascalon.

Les Fatimides jouèrent de malchance, car si aucune flotte européenne ne s'était manifestée depuis près de quatre années, le siège de Jaffa correspondit à l'arrivée dans les eaux palestiniennes d'une des plus puissantes flottes vénitiennes jamais signalée à cette période³¹⁰. Elle comprenait près de cent bâtiments dirigés par le doge Domenico Michiel. Les sources latines signalent qu'une partie de la flotte vénitienne lancée à la poursuite des navires fatimides qui venaient de quitter Jaffa en rattrapa plusieurs près d'Ascalon. Les Vénitiens prirent l'avantage sur les vaisseaux fatimides dont une grande partie fut détruite. Le chef de la flotte égyptienne trouva lui-même la mort dans un combat naval qui, par les descriptions qu'en donnent les auteurs latins, constitue le pendant maritime du massacre que firent les Croisés lors de la prise de Jérusalem en 1099. Les Vénitiens poursuivirent apparemment leur route vers l'Égypte et, devant al-'Arīsh, ils croisèrent une flottille d'une dizaine de navires qui transportaient de longues pièces de bois et d'autres des marchandises³¹¹. En dépit de leur tentative d'échapper aux Vénitiens en accostant au plus vite sur la plage comme il était classique de le faire, ces bâtiments subirent à leur tour le sort des armes³¹². Selon les auteurs chrétiens, les Vénitiens ne poussèrent pas plus avant vers l'Égypte et rentrèrent à Acre.

Les sources arabes offrent une autre version, car certains auteurs rapportent que vers la même époque, au mois de mai ou de juin, des navires vénitiens (*marākib al-banādiqa*) firent leur apparition dans les eaux d'Alexandrie. Ils furent apparemment surpris de la présence dans la ville d'une garnison plus forte que d'habitude à la tête de laquelle se trouvait le propre frère du vizir al-Ma'mūn. Ce dernier avait en effet expédié son parent dans la cité afin de

310 Albert d'Aix, *Histoire*, II p. 219. Foucher de Chartres, *Histoire*, p. 208-209. Guillaume de Tyr, *Histoire*, II, p. 269. Ibn al-Athīr, *Kāmil*, x, p. 617. Ibn al-Qalānīsī, *Dhayl*, p. 209. Maqrīzī, *Ittī'āz*, III, p. 100, 102.

311 Foucher de Chartres, *Histoire*, p. 211-212. Guillaume de Tyr, *Histoire*, II, p. 235-236.

312 Sur cette pratique voir Goitein, *Mediterranean Society*, I, p. 330.

repousser une attaque des Berbères Lawāta³¹³. S'appuyant sur le récit d'Ibn al-Ṭuwayr, Maqrīzī signale enfin qu'au mois d'octobre 1123, une flotte fatimide captura deux galères (*shīniyyayn min shawānī al-Franj*) ainsi qu'un gros bâtiment chrétien, une grande *buṣṣa* (*buṣṣa kubrā*) chargée de passagers³¹⁴. Plusieurs centaines de personnes furent capturées et ramenées au Caire. Le chef de la flotte (*zimām al-uṣṭūl*) ainsi que les capitaines (*ru'asā'*) furent accueillis avec les honneurs. Si l'auteur ne se trompe pas, cette confrontation montre que les Fatimides disposaient toujours de quelques navires susceptibles d'attaquer des cibles franques. Cet épisode victorieux n'apparaît néanmoins pas dans les sources chrétiennes. Il ne s'avéra de toute façon pas suffisant pour remettre en cause la suite des événements. Le revers de l'armée à Ibelin et le désastre d'Ascalon n'avaient peut-être pas anéanti tous les espoirs du calife de renouer avec une attitude plus offensive, mais ces échecs lui avaient fait prendre conscience des risques si sa marine venait à disparaître. Il fallait la préserver et attendre que la force navale vénitienne s'éloigne. Baudouin II souhaitait au contraire profiter de cet atout pour s'emparer de l'une au moins des deux dernières villes côtières qui lui échappaient encore. Après un débat, Tyr fut prise pour cible. Le siège commença en février 1124 et dura jusqu'à la fin du mois de juin. Durant cet épisode, aucune aide navale ne parvint à la cité de la part des Fatimides. Ils se contentèrent d'organiser une expédition terrestre vers la région de Jérusalem. Devant le caractère inéluctable de l'issue finale, Foucher de Chartres rapporte même que les Bourides négocièrent finalement la reddition de la ville, afin que leurs propres troupes puissent quitter la cité³¹⁵. Al-Āmir, alors soumis à une crise interne, n'avait peut-être pas l'esprit à s'occuper de Tyr et, en dépit de ses prétentions initiales, ne souhaitait sans doute prendre aucun risque avec les navires qui lui restait pour sauver une cité dont rien ne semblait en mesure d'éviter la chute. Les sévères revers devant Jaffa et Ascalon en 1123, et la perte de Tyr en 1124 constituaient autant de coups très durs portés à la marine fatimide et plus globalement à la dynastie dans son ensemble. Ces échecs auraient d'ailleurs pu sonner le glas de la flotte égyptienne qui, après 1124, ne disposait plus d'aucun port digne de ce nom sur les rivages de la Palestine. De fait, aucune action navale susceptible d'être enregistrée par les chroniqueurs n'apparaît durant les trois ou quatre années qui suivirent la perte de Tyr.

La nécessité de reconstruire les navires en quantité suffisante et de former des équipages explique sans doute un fort ralentissement de l'activité navale

313 Ibn Muyassar, *Muntaqā*, p. 92-95. Ibn al-Qalānisī, *Dhayl*, p. 209. Maqrīzī, *Itti'āz*, III, p. 100, 102.

314 Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 99. Maqrīzī, *Itti'āz*, III, p. 102.

315 Foucher de Chartres, *Histoire*, p. 235-236.

et donc le silence des sources. D'autre part, al-Āmir eut fort à faire avec la lutte contre la *da'wa* nizârite³¹⁶. Il porta plus énergiquement ses efforts vers le Yémen où des événements provoquèrent quelques sanglants rebondissements à la cour fatimide. Accusé de collusion avec les Nizârites, Ma'mūn al-Baṭā'ihī fut arrêté puis mis à mort après un séjour en prison³¹⁷. Ces révolutions de palais focalisèrent davantage l'attention des historiens que les opérations navales, sans doute très modestes, menées depuis l'Égypte. En 1126, alors qu'al-Āmir gouvernait désormais sans vizir, les sources latines signalent que les Fatimides purent enfin réunir une flotte suffisamment nombreuse pour passer à l'attaque. Témoin direct des événements, Foucher de Chartres estime la flotte fatimide à près de soixante-quinze navires³¹⁸. Il s'agissait donc d'une force navale presque aussi importante que celle qui avait été réunie devant Jaffa en 1123. L'armada prit la direction des côtes palestiniennes. Elle passa devant les diverses cités côtières « dressant des embûches au bord de mer, épiant et guettant de port en port, cherchant l'occasion favorable de faire du mal aux chrétiens »³¹⁹. D'après Foucher de Chartres, les Fatimides cherchaient désormais davantage à razzier et à faire du butin qu'à reprendre le contrôle réel des villes côtières.

Si l'auteur n'exagère pas, les forces déployées paraissent bien importantes pour de simples opérations de razzia. Elles laissent penser que les Fatimides avaient peut-être un autre objectif. Les historiens de langue arabe ne viennent toutefois pas relayer les informations de Foucher qui est donc le seul auteur, avec Guillaume de Tyr, à signaler cette expédition. Les récits des chroniqueurs européens permettent de mieux entrevoir les difficultés que devaient désormais affronter les navires égyptiens privés de leurs bases d'appui. Après avoir longé la côte, poussés par le courant, les vaisseaux égyptiens se trouvèrent dans l'obligation de refaire de l'eau aux environs de Beyrouth. Ils en furent empêchés par la population et ils rembarquèrent en catastrophe. Ils poursuivirent leur progression vers le nord quelque soixante-dix kilomètres jusqu'à Tripoli et, de là, mirent à la voile vers Chypre à cent cinquante kilomètres à l'ouest. Cette expédition illustre le nouveau problème qui touchait désormais la flotte égyptienne : le ravitaillement en eau douce. Tyr, alimentée en eau par un aqueduc, représentait un point d'arrêt très pratique pour l'eau et pour permettre aux équipages qui arrivaient d'Égypte de reconstituer leurs forces. Il n'y a aucun doute qu'une fois privée de cette possibilité, la flotte fatimide fut

316 Sur le courant nizârite voir Daftary, *Ismā'ilīs*, p. 338-435.

317 Ibn Muyassar, *Muntaqā*, p. 104, 106. Maqrīzī, *Ittī'āz*, III, p. 119, 122.

318 Foucher précise qu'il y avait vingt-trois trirèmes et cinquante trois autres navires. Cf. Foucher de Chartres, *Histoire*, p. 267.

319 Foucher de Chartres, *Histoire*, p. 267. Guillaume de Tyr, *Histoire*, II, p. 293-294. Guillaume ne signale que vingt-quatre galères.

nettement handicapée. Toutefois, si ce problème de l'approvisionnement en eau doit être pris en compte, il ne peut à lui seul expliquer l'absence de mention d'opérations fatimides durant les deux décennies qui suivirent, années durant lesquelles la marine égyptienne semble tomber dans l'oubli ou presque.

3.2 *La flotte oubliée (1126-1150) ?*

Plus que dans des problèmes logistiques, c'est davantage dans les problèmes internes à la dynastie qu'il faut chercher des explications au ralentissement des opérations navales. Les décennies 1130 et 1140 constituent une période de troubles violents pour les Fatimides. Le calife al-Āmir, qui avait dû toute sa vie s'opposer à la *da'wa* nizārīte en raison de son accession plus que contestée au califat, succomba en 1130 sous les coups des sicaires envoyés par Ḥasan-ī Ṣabbāḥ, fondateurs de la secte des Assassins³²⁰. Sa disparition provoqua les troubles classiques qui surviennent au décès de tout souverain mort sans héritier officiel clairement désigné. Un cousin du calife fut choisi comme régent par deux généraux qui contrôlaient alors la situation. Le régent décida finalement de devenir calife et il prit officiellement le pouvoir sous le titre d'al-Ḥāfiẓ (r. 1130-1149). La dynastie faillit être renversée par un coup d'État organisé par un fils d'al-Afḍal, Abū 'Alī Kutayfāt³²¹. Ces épisodes n'auguraient rien de bon pour la suite. Une nouvelle fois, au sommet de l'État, les luttes entre diverses personnalités, notamment l'Arménien Bahrām et Riḍwān al-Walakhshī, pour l'accession au vizirat, attirèrent toute l'attention des chroniqueurs musulmans³²².

Quelques éléments laissent penser qu'en dépit de vingt ans de silence, la flotte fatimide existait toujours. Le calife al-Ḥāfiẓ envoya semble-t-il des navires vers l'Ifrīqiyya en 1141. Cet épisode n'est pas clair et il s'insère dans une suite d'événements qui impliquaient des navires de commerce envoyés par le prince ḥammadide de Bougie ainsi que par Ḥasan b. 'Alī, l'émir ziride de

320 Ibn Mu'yassar, *Muntaqā*, p. 110. Ibn al-Qalānīsī, *Dhayl*, p. 228-229.

321 Sur tous ces événements voir notamment Yaaciv Lev. Cf. Lev, *State and Society*, p. 55-60.

322 L'un, Bahrām, était un prince arménien chrétien qui avait aidé les Francs dans la lutte contre certaines factions arméniennes avant de trouver refuge en Égypte où il avait peu à peu fait venir sa famille et de nombreux autres membres de sa communauté. L'autre, Riḍwān, fut expédié à Ascalon avec la charge de gouverneur par Bahrām lorsque ce dernier était vizir (1135-1137) afin d'écarter la menace qu'il représentait pour lui. Riḍwān rentra en Égypte et souleva la population contre le vizir qui était accusé d'avoir placé des Arméniens à tous les postes stratégiques de l'État, notamment au Bureau de la construction navale (*dīwān al-'amā'ir*) ainsi qu'au gouvernorat de Qūs en Haute Égypte. Finalement le calife nomma Riḍwān comme vizir. Ibn al-Furāt, *Ta'rīkh*, IV, p. 61. Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 43-51. Maqrīzī, *Ittī'āz*, III, p. 160-161. Dadoyan, *Fatimid Armenians*, p. 9-11, 89-93.

Mahdia³²³. Dans tous les cas, il semble que les Zirides manquaient de bois au point que l'émir de Mahdia en était réduit à récupérer les épaves pour construire ses navires. Les bâtiments fatimides étaient peut-être destinés à permettre à al-Ḥasan b. 'Alī, de compléter sa flotte militaire³²⁴. Ils ne purent cependant jamais remplir la mission pour laquelle ils avaient été envoyés, car ils furent capturés par la flottille normande qui attaqua Mahdia en 1141. Les Fatimides disposaient donc sans doute encore d'une force navale sur laquelle compter. D'autre part, durant cette période, du bois d'œuvre était toujours livré en Égypte. Le Bureau des constructions navales (*dīwān al-'amā'ir*) était en activité depuis quelque temps déjà³²⁵. Il faut enfin signaler qu'en 1140, une flotte était arrivée en Égypte avec à sa tête le frère du vizir arménien Bahrām qui était venu retrouver les siens³²⁶. Il est possible que ces navires furent intégrés à la marine égyptienne même si rien ne permet de le confirmer. Quoi qu'il en soit, les désordres intérieurs contribuèrent largement à détourner l'attention des chroniqueurs de l'activité de la flotte fatimide et à détourner la dynastie de toute velléité d'opération d'envergure contre les Francs. Les objectifs affichés par les dirigeants fatimides de cette époque n'étaient plus de reprendre les territoires perdus. Les seigneurs chrétiens, bien trop occupés dans la région d'Édesse ou à l'est, n'entreprenaient alors pas d'action contre les intérêts égyptiens. Ce *statu quo* devait satisfaire les Fatimides qui ne souhaitaient pas et, certainement, ne pouvaient pas véritablement profiter des difficultés dans lesquelles se trouvaient les Francs durant la seconde croisade³²⁷. Ces éléments expliquent au moins en partie que les navires égyptiens n'aient pas mené des opérations dignes d'être signalées par les chroniqueurs. Ce silence des textes ne fut rompu qu'après environ vingt ans.

3.3 *La réaffirmation de la puissance navale égyptienne (1150-1169)*

Il faut ainsi attendre presque un quart de siècle après le désastre de 1123 pour que les sources signalent de nouveau une expédition égyptienne significative. La décennie 1150 marqua ce qui peut-être considéré comme un nouvel essor du

323 Les relations entre les Zirides et les Ḥammadides étaient alors tendues. Il semble que l'émir de Bougie tenta de se concilier les grâce d'al-Ḥāfīz en expédiant un navire rempli de cadeaux au calife. Un navire appartenant à Ḥasan fut au contraire bloqué par le chef de la douane d'Alexandrie qui, selon Ibn 'Idhārī, voulait provoquer un rupture entre les Fatimides et les Zirides. Ibn 'Idhārī, *Bayān*, I, p. 312-313. Idris, *Zirides*, I, p. 347-348.

324 Ibn al-Athīr, *Kāmil*, XI, p. 90. Canard, « Une lettre du calife fātimite al-Ḥāfīz à Roger II », p. 125-146. Canard, « Un vizir chrétien à l'époque fatimide : l'Arménien Bahram », p. 84-113.

325 Sur ce diwan, voir notre chapitre consacré aux arsenaux fatimides (chapitre 5).

326 Maqrīzī, *Itti'āz*, III, p. 161. Dadoyan, *Fatimid Armenians*, p. 93.

327 Prawer, *Royaume latin*, I, p. 377-387.

pouvoir naval égyptien à un moment où, pourtant, les difficultés demeuraient encore très nombreuses. Durant cette décennie, le retour sur le devant de la scène de la flotte égyptienne est dû à une personnalité, celle de l'émir al-ʿĀdil b. Sallār (v. 1150-1153) qui s'imposa par la force comme vizir du calife al-Zāfir (1149-1154)³²⁸. Une fois vizir, il relança les opérations contre les Francs. Il tenta aussi de convaincre l'émir d'Alep, le puissant Nūr al-Dīn b. Zankī, d'entreprendre une action commune contre les Croisés afin de desserrer l'étau autour d'Ascalon³²⁹. La fidélité d'al-ʿĀdil b. Sallār au sunnisme shaféite, école juridique qu'il favorisa lors de son vizirat, et dont les grands théologiens n'avaient de cesse de critiquer les Fatimides pour leur incapacité à arrêter les Croisés, influença sans aucun doute le vizir. Cela explique la reprise des expéditions navales contre les chrétiens. En représailles au sac d'al-Faramā par les Francs en 1150, Ibn Sallār arma l'année suivante une flotte composée de soixante-dix navires et qui avait coûté la somme de 300 000 dinars³³⁰. Cette flotte attaqua Acre, Tyr, Saïda et Tripoli. Elle rentra en Égypte avec de nombreux prisonniers. Un tel succès pouvait sembler inattendu pour une marine dont les navires et les marins ne paraissaient pas avoir été envoyés pour effectuer ce genre de mission depuis plusieurs décennies. La réussite de l'opération pouvait du reste être mise sur le compte de la surprise, car les Francs n'étaient peut-être plus habitués à voir surgir de l'horizon les vaisseaux surmontés du drapeau blanc des Fatimides. La réaction relativement rapide de la marine égyptienne au sac d'al-Faramā et les sommes dépensées pour lancer la flotte témoignent que la dynastie disposait encore des capacités financières pour armer des navires. Elle possédait encore des capacités logistiques et humaines, car il fallait disposer des équipements et de marins en assez grand nombre. Autant d'éléments qu'il aurait sans doute été difficile de rassembler en quantité suffisante en aussi peu de temps s'ils n'avaient déjà été présents sur place. Aucun document n'atteste que les Fatimides réquisitionnèrent pour cette occasion les marins et les navires des flottes de commerce. Les Fatimides firent construire ou achetèrent déjà montés les navires nécessaires à cette flotte³³¹. Si l'expédition fut un succès, elle n'eut pourtant aucune conséquence territoriale pour la dynastie. Par contre,

328 Ibn Munqidh, *I'tibār*, p. 5-6, tr. p. 101.

329 Usāma b. Munqidh servit d'ailleurs de messenger au vizir fatimide auprès du maître d'Alep qui refusa semble-t-il une aide directe à cause d'un certain nombre de problèmes que lui-même connaissait. Le plan était au départ que Nūr al-Dīn assiège Tibériade pour que les Fatimides puissent attaquer Gaza que Baudouin II de Jérusalem était en train de fortifier afin d'isoler Ascalon de l'Égypte. Ibn Munqidh, *I'tibār*, p. 7, tr. p. 105.

330 Ibn al-Qalānisi, *Dhayl*, p. 315. Ibn Muyassar, *Muntaqā*, p. 145. Maqrīzī, *Itti'āz*, III, p. 202.

331 Sur l'achat de navires clés en main, voir le chapitre 9, § 1 : « L'approvisionnement en matériaux stratégiques : entre faux problème et vraie difficulté ».

elle fit prendre conscience aux Francs que la marine égyptienne demeurait une menace à ne pas négliger³³².

Ainsi, afin de pénaliser un peu plus encore les navires égyptiens lors de leurs sorties vers les côtes de Palestine et de Syrie, les Francs commencèrent le siège d'Ascalon en janvier 1153. Ibn Sallār fit faire tous les préparatifs pour que la flotte soit prête à agir au moment voulu. Le sort en avait décidé autrement. Les crises qui avaient agité la dynastie durant les décennies passées n'étaient en rien finies. Arrivé au poste de vizir en forçant le sort, Ibn Sallār n'était pas destiné à y demeurer longtemps³³³. Le jour même où il devait, semble-t-il, procéder au lancement de la flotte, le 3 avril 1153, il fut assassiné par Naṣr b. 'Abbas dont le père, 'Abbas b. Abī-l-Futūh, n'était autre que le beau-fils d'Ibn Sallār et le futur gouverneur militaire d'Ascalon. À l'annonce de la réussite de son plan, 'Abbas préféra quitter ses troupes pour s'emparer du vizirat³³⁴. L'assassinat n'empêcha pas le départ de la flotte vers Ascalon, mais il ruina par avance la réussite de la mission. Les troupes au sol qui attendaient à Bilbeis, près du Caire, n'avaient plus de chef pour les diriger. Elles rentrèrent donc au Caire au lieu de poursuivre leur chemin vers la cité assiégée tandis qu'une véritable guerre civile éclatait entre les différents clans présents en Égypte³³⁵. Le contexte égyptien était donc défavorable à la population d'Ascalon qui attendait les secours. La flotte seule ne pouvait rien faire pour dégager la ville qui ne disposait d'aucune infrastructure portuaire susceptible de faciliter les opérations de débarquement des hommes et du matériel. Les soldats francs pouvaient aisément empêcher les bâtiments fatimides d'atterrir ; les troupes embarquées étant particulièrement vulnérables au moment de sortir des navires sur la plage ou dans quelques centimètres d'eau. La flotte fatimide, dont rien n'indique qu'elle fut détruite, n'eut donc d'autre choix que de rentrer en Égypte et Ascalon capitula au mois d'août 1153³³⁶.

La chute d'Ascalon s'avérait beaucoup plus problématique pour la sécurité générale de l'Égypte que pour la flotte elle-même ; son mouillage étant

332 Il est néanmoins possible que l'expédition de 1150 ait eu quelques répercussions sur l'organisation navale fatimide.

333 Sur la prise de pouvoir de ce vizir voir Maqrīzī, *Itti'āz*, III, p. 196-198. Ibn Munqidh, *I'tibār*, éd. p. 5, tr. p. 99.

334 Ces événements sont racontés en détails par Usāma b. Munqidh, *I'tibār*, éd. p. 12-13, tr. p. 122-127. La propre tante du calife était semble-t-il en négociation avec les Francs pour les inciter à prendre Ascalon au plus vite et à s'emparer d'Abbas et de tous ses biens. Cf. Ibn Muyassar, *Muntaqā*, p. 151.

335 Ibn Muyassar, *Muntaqā*, p. 146-7. Ibn Munqidh, *I'tibār*, éd. p. 18-19, tr. p. 43. Ibn al-Qalānisī, *Dhayl*, p. 319, 320, 321-322. Maqrīzī, *Itti'āz*, III, p. 205.

336 Guillaume de Tyr, *Histoire*, III, p. 52-72.

considéré comme mauvais et son eau à demi saumâtre³³⁷. D'ailleurs, cette perte n'entama en rien le dynamisme des navires fatimides. Cette même année 1153, au mois d'août selon Maqrīzī qui propose toutefois un récit confus, une flotte armée par les Normands de Sicile attaqua la ville de Tinnīs qui fut saccagée³³⁸. Le récit de Maqrīzī diffère en effet entre les *Khiṭaṭ* et l'*Itti'āz*. Dans le premier ouvrage, le raid sicilien aurait touché Tinnīs, Damiette, Rosette et Alexandrie. Seule Tinnīs est mentionnée dans l'*Itti'āz* comme chez Ibn al-Athīr d'ailleurs et aucun document chrétien ne signale un raid sur les principaux ports du delta. Ce silence des sources chrétiennes suggère que Maqrīzī se trompe peut-être dans le récit des événements qu'il propose dans ses *Khiṭaṭ* où, dans le chapitre qu'il consacre à Damiette, il procède à une sorte d'amalgame entre plusieurs attaques chrétiennes qui touchèrent bien le delta, mais à plusieurs années d'intervalle. Ce raid, s'il fit prendre conscience aux Fatimides que le danger pouvait désormais surgir de l'Occident, ne freina pas le nouvel essor de la marine égyptienne. En dépit des malheurs qui s'abattaient sur l'Égypte, et qui aboutirent notamment à l'assassinat du calife en 1154, les derniers Fatimides ou plutôt ceux qui exerçaient le pouvoir en leur nom, poursuivirent l'opération de réactivation de la force navale amorcée par al-Ādil b. Sallār.

Dans la seconde moitié de la décennie, les sources signalent une série d'attaques maritimes victorieuses organisées à partir de l'Égypte. Le succès de 1151 pouvait apparaître comme la conséquence heureuse d'un effet de surprise. Il semble que vers 1155, le nouvel homme fort de l'Égypte, Ṭalā'ī b. Ruzzīk, en dépit de son fort sentiment anti croisés, s'apprêtait à négocier le paiement d'un tribut aux Francs. Il abandonna pourtant les négociations lorsqu'il vit que le raid maritime entrepris contre Tyr en 1155 revenait victorieux. La marine fatimide endommagea des navires chrétiens au mouillage entre le récif et la côte, elle captura même des prisonniers³³⁹. Les événements prirent alors une autre tournure, car, suite à cette attaque, les Francs semblent avoir demandé une trêve aux Égyptiens. Maqrīzī signale que vers septembre 1157, les Fatimides rompirent une trêve en envoyant des navires de guerre (*marākib ḥarbiyya*) d'abord sur Beyrouth puis sur Acre. Sept cents personnes furent capturées et ramenées en Égypte au mois d'octobre³⁴⁰. Cette opération navale n'était pas une attaque isolée ; une armée égyptienne avait alors pris le chemin de Shawbak afin d'assiéger la forteresse qui contrôlait la route de l'est de la Jordanie entre

337 Guillaume de Tyr, *Histoire*, III p. 51. Muqaddasī, *Aqālīm*, p. 174.

338 Cf. Ibn al-Athīr, *Kāmil*, XI, p. 190. Maqrīzī, *Itti'āz*, III, p. 207. Maqrīzī, *Khiṭaṭ*, I, p. 583.

339 Ibn al-Qalānisī, *Dhayl*, p. 331-332. Ibn Muyassar, *Muntaqā*, p. 153. Maqrīzī, *Itti'āz*, III, p. 224.

340 Ibn Muyassar, *Muntaqā*, p. 155. Maqrīzī, *Itti'āz*, III, p. 230. Nuwayrī, *Nihāyat*, XXVIII, p. 96.

l'Égypte et la Syrie³⁴¹. Ṭalā'ī b. Ruzzīk proposa à son tour à Nūr al-Dīn d'entreprendre des actions coordonnées pour affaiblir leurs ennemis communs³⁴². L'année suivante, les Fatimides lancèrent une vaste campagne militaire qui associait des troupes terrestres dirigées vers le Wādī Mūsā et sur Jérusalem ainsi que plusieurs raids maritimes. Une telle activité navale ne s'était jamais vue jusque-là, même au temps où les Égyptiens maîtrisaient encore les villes côtières syro-palestiniennes³⁴³.

Les opérations débutèrent fin avril ou début mai 1158. Les textes font allusion au retour victorieux d'une escadre à Alexandrie, dans la seconde moitié du mois de mai 1158³⁴⁴. Le retour de ce que les textes nomment la flotte d'Alexandrie (*uṣṭūl al-Iskandariyya*) à sa base, à une date aussi précoce que la fin du mois de mai implique un départ précoce d'Alexandrie. Le 26 mai 1158, une autre flotte quitta Fustât pour la Méditerranée. Elle resta en mer assez longtemps et, pour des raisons inconnues, elle passa à Tinnīs vers le 4 septembre 1158³⁴⁵. On peut émettre l'hypothèse que cette escadre, dont la mission était de patrouiller en Méditerranée orientale avait besoin de faire reposer les rameurs et surtout de faire de l'eau. Il semble enfin qu'en septembre de cette même année, une modeste flottille de cinq galères sortît en expédition dans les eaux syriennes. Les embarcations interceptèrent des navires chrétiens et elles rentrèrent à Fustât vers le 17 octobre avec du butin et des prisonniers³⁴⁶. En dépit du caractère parfois confus des récits, cette décennie consacra le retour en force de la marine fatimide. Aux yeux des autres puissances, ses succès permettaient à la dynastie égyptienne de retrouver un rôle d'acteur important de la scène méditerranéenne. Les Byzantins ne s'y trompèrent d'ailleurs pas. Manuel Comnène envoya un émissaire au Caire afin de demander une assistance navale contre les Normands de Sicile qui pouvaient désormais apparaître comme des ennemis communs. Un représentant de Nūr al-Dīn arriva aussi en Égypte vers 1158 afin de proposer à son tour une opération conjointe à ces califes shi'ites dont la puissance navale lui paraissait sans doute beaucoup plus fermement établie, et donc plus utile, qu'à l'époque où Ibn Sallār avait suggéré la première action commune³⁴⁷. Grâce à la marine, la situation

341 Maqrīzī, *Itti'āz*, III, p. 230.

342 Ibn al-Qalānīsī, *Dhayl*, p. 353.

343 Maqrīzī, *Itti'āz*, III, p. 233-234.

344 Les cales des navires étaient pleines de butin et de prisonniers. Voir Ibn Muyassar, *Muntaqā*, p. 156. Maqrīzī, *Itti'āz*, III, p. 233.

345 Les sources qui signalent cette flottille la font partir du Caire en mai et arriver à Tinnīs en septembre ce qui est impossible. Il doit y avoir un épisode entre les deux dates.

346 Ibn Muyassar, *Muntaqā*, p. 156.

347 Ibn Muyassar, *Muntaqā*, p. 157-158.

avait donc nettement évolué en faveur des Fatimides qui pouvaient presque apparaître comme les hommes forts de la région. Tous les ambassadeurs se pressaient donc à la cour non pas tant du calife al-Fā'iz (r. 1154-1160) qu'au près de son vizir. En effet, dans la foulée de l'ambassadeur grec et du messenger zangide, les Francs amorcèrent des pourparlers avec les Fatimides que leurs récents succès rendaient particulièrement dangereux³⁴⁸. Mis en confiance par les victoires successives, convaincu de la noblesse de la cause qu'il défendait, mais sans doute aussi soucieux de se ménager les bonnes grâces des nombreux prédicateurs shaféites et de l'opinion publique égyptienne de plus en plus sensible à l'idéologie développée par cette école, Ṭalā'i' b. Ruzzīk (v. 1154-1160), sans aucun doute le dernier grand vizir fatimide d'Égypte, répondit favorablement au projet de Nūr al-Dīn³⁴⁹. Il dépêcha aussitôt des navires contre les objectifs chrétiens en mai 1158³⁵⁰.

Après ce dernier coup d'éclat, la dynastie fut rattrapée par ses démons et sombra dans le chaos. Les troubles intérieurs l'emportèrent sur la volonté de lutter contre les Francs. Cela laissa alors le champ libre aux ambitions du roi de Jérusalem, Amaury, et de Nūr al-Dīn en Égypte³⁵¹. Dans ce contexte, les historiens préférèrent décrire les alliances et les trahisons des différents clans de la cour califale que les sorties en mer des navires³⁵². Quelques allusions à la flotte fatimide apparaissent néanmoins de loin en loin³⁵³. En 1166, des navires remplis de soldats furent envoyés par le vizir Shāwar (1163-1168) pour aider Shirkū (m. 1169), le général kurde que Nūr al-Dīn avait envoyé en Égypte, contre les Francs³⁵⁴. Guillaume de Tyr propose une version différente de Maqrīzī puisqu'il raconte au contraire que cette année-là, Shāwar avait appelé Amaury à l'aide pour l'aider à se débarrasser de cet encombrant général kurde qu'était devenu

348 Ibn Muyassar, *Muntaqā*, p. 156. Maqrīzī, *Itti'āz*, III, p. 236.

349 Ces hommes s'étaient surtout installés en Égypte à la suite du grand maître al-Ḥāfiẓ Abū Ṭāhir al-Silafī (1072-1180). Ce dernier s'installa à Alexandrie en 1118 et acquit rapidement une très grande réputation qui provoqua un fort attrait sur les musulmans qui souhaitaient recevoir son enseignement. Le vizir Ibn Sallār, lui-même shaféite favorisa le développement de cette doctrine en faisant construire une madrasa shaféite à Alexandrie. Silafī ainsi que tous ceux qui suivirent son enseignement développèrent leur courant de pensée et leur influence sur la population égyptienne beaucoup plus sensible aux appels au jihad et à la critique de la dynastie shī'ite au pouvoir, qu'aux constructions intellectuelles de l'ismaélisme fatimide. Cf. Ibn Khallikān, *Wafayāt*, II, p. 43-45.

350 Ibn Muyassar, *Muntaqā*, p. 157-158.

351 Praver, *Royaume latin*, I, p. 427-450.

352 Pryor, Jeffreys, *Dromon*, p. 109.

353 Guillaume de Tyr, *Histoire*, III, p. 229.

354 Maqrīzī, *Itti'āz*, III, p. 28. Maqrīzī, *Khīṭaṭ*, III, p. 619-620.

Shīrkū³⁵⁵. La description du chroniqueur chrétien semble plus conforme à la réalité et il ne fait pas de doute qu'un historien égyptien comme Maqrīzī éprouva plus de mal à admettre que la dynastie dont il vantait les mérites ait fait appel aux ennemis de l'islam. Paradoxe de l'histoire, les textes semblent indiquer que ce fut la flotte égyptienne qui transporta les croisés sur le Nil afin de protéger les Fatimides de la progression des troupes de Shīrkū. La situation allait toutefois changer.

Lors de l'attaque de l'Égypte par les Francs au mois d'octobre 1168, la flotte fatimide fut de nouveau mise à contribution. Il s'agissait cette fois de s'opposer aux Francs qui venaient de piller Tinnīs et souhaitaient engager leurs navires dans une branche du Nil, afin de remonter vers la capitale où une partie de leur armée menait déjà des opérations de siège. Les bateaux égyptiens bloquèrent la progression de la flotte chrétienne qui tentait de remonter par la branche pélusiaque³⁵⁶. En 1168, l'attaque de la capitale par les troupes d'Amaury donna lieu à l'un de ces épisodes obscurs qui viennent alimenter la légende noire des derniers califes fatimides. À la suite de quelques historiens arabes, il a souvent été admis que, pris de panique devant la progression des troupes chrétiennes, Shāwar aurait délibérément fait incendier Fustât qu'il se jugeait incapable de défendre correctement, mais dont il ne pouvait se résoudre à laisser les Francs profiter des richesses qui s'y trouvaient. En dépit de certains textes, la puissance de cet incendie a toutefois été remise en cause de façon argumentée et convaincante par W. Kubiak³⁵⁷. Plusieurs éléments permettent de douter du récit d'al-Maqrīzī. D'une part, à notre connaissance, aucune lettre de la Geniza n'évoque un tel incendie alors qu'un tel événement n'aurait pas manqué de détruire les biens qui appartenaient à de nombreux commerçants et des marchandises. D'autre part, et c'est peut-être l'élément essentiel, Guillaume de Tyr ne dit rien de ce sinistre qu'il n'aurait pas manqué de signaler alors qu'il relate les divers aléas que connut la ville en passe d'être assiégée par ses coreligionnaires. À la suite de Maqrīzī, le seul parmi les historiens arabes à écrire que le feu se déclencha dans la flotte (« *waqa'at al-nār fī al-ustūl* »), il a été admis que cette dernière avait été entièrement détruite³⁵⁸. Pourtant rien de tel n'apparaît dans les textes et plusieurs éléments remettent en cause cette affirmation qui ne repose finalement que sur les assertions de Maqrīzī dont on connaît la propension à transformer la réalité. L'analyse du texte de ce dernier concernant l'incendie de la flotte révèle, selon nous, une certaine proximité avec les lignes

355 Guillaume de Tyr, *Histoire*, 111, p. 202-203.

356 Guillaume de Tyr, *Histoire*, 111, p. 242.

357 Kubiak, « The Burning of Misr al-Fustat in 1168 », p. 51-64.

358 Pryor, Jeffreys, *Dromon*, p. 109.

de Musabbiḥī et de Yaḥyā al-Anṭākī sur l'incendie qui éclata à Fustât en 996³⁵⁹. On peut dès lors se demander dans quelle mesure Maqrīzī, qui utilisa abondamment les ouvrages de ces deux prédécesseurs et qui fut très habile pour insérer des citations des uns et des autres à plusieurs endroits de ses ouvrages, ne reproduit pas un discours sans rapport avec la réalité de 1168 ? Il n'a néanmoins peut-être pas totalement tort de lier la flotte à l'incendie. Les esclaves envoyés par le vizir pour incendier Fustât prirent sans doute les récipients contenant le naphte dans des bâtiments de guerre ou des entrepôts de la flotte, ils les lancèrent ensuite sur quelques édifices de la cité. Il n'est pas impossible que des navires aient pris feu, mais rien ne permet d'affirmer que toute la flotte fut détruite. D'ailleurs, une partie des bateaux se trouvait plus en aval, dans un des bras du Nil en train d'essayer d'empêcher la marine franque de remonter jusqu'au Caire. D'autre part, Nuwayrī suggère qu'une partie de la population fut évacuée sur des embarcations vers Damiette. Il n'est donc pas impossible que la flotte fatimide ait participé à cette évacuation³⁶⁰. Enfin, après 1169, alors que la crise qui touchait l'Égypte atteignait son nadir du fait de l'attaque terrestre et navale des croisés, la flotte égyptienne est mentionnée³⁶¹. Guillaume de Tyr signale tout d'abord que lorsque les Francs se postèrent devant Damiette en 1169, des vaisseaux arrivèrent du Caire avec des soldats. Cela permit à la ville de résister aux Francs qui levèrent le siège³⁶². Un an plus tard environ, en 1170, Saladin, alors vizir du dernier calife fatimide, al-Āḍid (r. 1160-1171), fit transporter des bateaux en pièces détachées vers la mer Rouge pour attaquer les chrétiens à revers³⁶³. Ces quelques éléments témoignent qu'il existait toujours une force navale dans les toutes dernières années de la dynastie. Il est évident que durant ces derniers événements, la marine égyptienne n'était plus que l'ombre d'elle-même. Au regard de la documentation, il s'avère néanmoins impossible d'affirmer que l'incendie de 1168 détruisit la flotte égyptienne. À bien des égards, la marine égyptienne resta active jusqu'aux toutes dernières années de la dynastie. Elle permit à plusieurs reprises de retarder ou d'empêcher les Francs de s'emparer définitivement des dernières possessions fatimides en Égypte. Cependant, à elle seule, même au moment où elle était la plus active, la marine ne pouvait permettre à la dynastie de résister aux croisés et à leurs alliés, bien trop nombreux.

359 Musabbiḥī, *Nuṣūṣ*, p. 15. Maqrīzī, *Khiṭaṭ*, III p. 619-620. Anṭākī, *Histoire*, XXIII, p. 447.

360 Nuwayrī, *Nihāyat*, XXVIII, p. 339-340.

361 Ibn al-Qalānisī, *Dhayl*, p. 323-324, 346. Guillaume de Tyr, *Histoire*, III, p. 255-258.

362 Guillaume de Tyr, *Histoire*, III, p. 257.

363 Maqrīzī, *Itti'āz*, III, p. 320.

3.4 *Les croisades : un échec naval fatimide ?*

Plusieurs éléments permettent de mettre en perspective l'efficacité militaire de la flotte égyptienne durant la période des croisades et de relativiser ce qui a parfois été considéré comme un échec naval fatimide à la fois pour des raisons objectives et des raisons plus subjectives³⁶⁴.

Il est tout d'abord évident que la marine fatimide souffrait de désavantages indéniables par rapport à ses concurrentes européennes. La situation géographique de l'Égypte où se trouvait la flotte, et la distance qui la séparait des zones d'intervention constituaient une difficulté à surmonter. Lorsque les Fatimides ne purent plus fixer le calendrier des interventions navales, comme ils avaient eu l'habitude de le faire, mais qu'ils durent répondre aux offensives des Européens, les temps de réaction étaient très longs. Il fallait en moyenne deux mois entre le début du siège d'une cité littorale par les Francs et l'arrivée à Ascalon des troupes fatimides et de la flotte³⁶⁵. L'organisation navale de la dynastie, que nous aborderons dans les chapitres qui suivent, ne fit qu'accroître ce handicap géographique. Les Fatimides ne dispersèrent jamais beaucoup d'unités de leur flotte dans les ports susceptibles d'être attaqués par les Francs. Avec la perte des cités littorales de Syrie et de Palestine, la marine fatimide rencontra un problème supplémentaire, celui du transport de l'eau et des vivres nécessaires aux expéditions. Nous avons toutefois vu qu'ils parvinrent plus ou moins vite à s'adapter à ces difficultés. Le problème principal résidait surtout dans l'impossibilité qu'avaient les Fatimides d'armer des flottes qui pouvaient concurrencer, par le nombre de navires alignés, celles de leurs ennemis. En dépit de leurs efforts, les Fatimides ne purent jamais disposer de plus de quatre-vingts ou quatre-vingt-dix navires alors qu'à certaines occasions les cités italiennes, les Normands ou les Byzantins pouvaient mobiliser entre cent et deux cents bâtiments. Pour les Fatimides, la disparition d'une seule flotte et des équipages constituaient une véritable catastrophe et la reconstitution d'une force navale conséquente prenait du temps. Tous ces aspects ont été évoqués pour expliquer l'incapacité des Fatimides à défendre leurs positions littorales de Syrie et de Palestine. Il se peut aussi qu'il y ait eu une différence culturelle entre la marine fatimide et les marines italiennes. Dans la tradition égyptienne, inspirée des manuels de navigation byzantins, le combat naval était considéré comme un pis-aller, une situation qu'il fallait autant que possible éviter car, sur mer, le sort des armes était bien trop aléatoire, coûteux

364 Hamblin, « The Fatimid Navy during the early Crusades :1099-1024 », p. 80-81. Lev, *State and Society*, p. 114-120. Pryor, *Geography*, p. 116-120.

365 Hamblin, *Fatimid Army*, p. 226. Hamblin, « The Fatimid navy during the early crusades: 1099-1124 », p. 80.

en matériel et en hommes³⁶⁶. L'utilisation qu'ils firent de leur flotte, essentiellement du transport de matériel et de troupes, contribue peut-être aussi à expliquer que lorsque leurs adversaires italiens cherchèrent la confrontation directe à laquelle ils étaient, semble-t-il, plus habitués, les marins égyptiens connurent parfois quelques difficultés.

Yaacov Lev s'est interrogé sur l'infériorité navale des Fatimides par rapport à leurs concurrents chrétiens³⁶⁷. Il s'est notamment demandé si les navires égyptiens pouvaient faire plus que quelques raids contre les possessions franques ou les navires chrétiens. La question soulevée par Lev pose de manière indirecte une autre question, celle de l'objectif fatimide. Est-ce qu'entre 1099 et 1171, les Fatimides eurent toujours pour but de chasser les Francs de Syrie et de Palestine et de reprendre leurs anciennes possessions ? Cela dépendait pour beaucoup des personnalités à la tête de l'État et du contexte. Al-Afḍal changea d'attitude entre sa prise de fonction au milieu des années 1090 et sa mort en 1121. Dans un premier temps, après une phase très courte durant laquelle il s'estima capable de négocier avec les Francs contre les Seldjoukides, il se ressaisit et tenta d'aider les cités côtières de Palestine à résister en suscitant une alliance avec Damas. En dépit de ce qui a été écrit, il ne fait pas de doute que son objectif était bien de récupérer le contrôle des cités littorales de Syrie et de Palestine. Ce n'est qu'après 1110, alors qu'en dépit des efforts consentis seules Tyr et Ascalon demeuraient encore sous la tutelle égyptienne, que le vizir changea d'objectif et adopta une nouvelle stratégie. L'année 1110 marque une rupture et c'est peut-être une forme de découragement ou d'accablement qui saisit le vizir, lequel abandonna consciemment la défense de la Syrie-Palestine pour se concentrer uniquement sur la protection de l'Égypte. Après sa mort, les califes et les vizirs alternèrent entre la volonté de chasser les Francs de Palestine et la seule protection de l'Égypte. Leur attitude dépendait largement des visées idéologiques des vizirs à la tête de l'Égypte et cela explique l'alternance de phases d'activité et de ralentissement des opérations navales égyptiennes³⁶⁸.

Au regard des opérations effectuées par les flottes égyptiennes durant les croisades, l'infériorité navale de la marine fatimide n'est donc pas si évidente que cela³⁶⁹. D'autre part, s'il y a effectivement une incapacité à enrayer l'avancée franque, elle n'est pas tant imputable à la flotte qu'aux hommes à la tête

366 Christides, « Two parallel naval guides of the tenth century : Qudama's document and Leo VI's Naumachica ; a study on Byzantine and Muslim naval preparedness », p. 55-57. Christides, « Arab-Byzantine struggle in the Sea : naval tactics (7th-11th C.A.D.) : theory and practice », p. 87-106.

367 Lev, *State and Society*, p. 116.

368 Brett, « The Fatimids and the Counter-Crusades, 1099-1171 », p. 15-25.

369 Lev, *State and Society*, p. 116.

de l'État égyptien et, notamment, aux généraux responsables des forces terrestres. Les opérations navales mettent en évidence que dans la stratégie définie au Caire, la marine jouait le plus souvent le rôle d'une force supplétive qui devait appuyer les troupes au sol. Cette tactique ne permettait aucun effet de surprise et laissait aux armées chrétiennes le temps de s'organiser. D'autre part, la difficulté de telles actions reposait sur la forte coordination qu'elles requéraient entre la course des navires et la progression des troupes au sol. Il faut bien reconnaître qu'aucune de ces actions mixtes ne réussit à atteindre les objectifs fixés. Le problème venait le plus souvent de l'incurie des généraux qui dirigeaient les opérations terrestres. À plusieurs reprises, les troupes fatimides se montrèrent incapables de remplir les objectifs qui avaient été fixés à leur départ alors que les navires et les troupes qu'ils transportaient en étaient réduits à attendre. Si l'on met de côté les quelques cas où la flotte arriva en retard, la marine se trouva généralement sur les lieux où elle devait se trouver au moment où elle devait s'y trouver. Lors des opérations où il était prévu dès le départ que la marine devait agir seule, comme en 1108, 1151, 1155 et 1157, elle connut des succès non négligeables. De la même manière, dans les quelques cas où des flottes égyptiennes rencontrèrent des escadres ennemies d'une taille équivalente, les résultats furent loin d'être tous négatifs puisque la marine fatimide sortit victorieuse de ce type d'affrontements en 1102, 1103, 1108, et peut-être 1123 et 1158. Cela tendrait à prouver que les marins égyptiens n'étaient pas totalement inférieurs aux Italiens, même en cas d'affrontements directs. Toutefois, il s'agissait d'une résistance héroïque, mais vouée à l'échec. Une flotte, aussi grande soit-elle, ne pouvait à elle seule garantir le succès d'une opération contre une cité fortifiée. Même les deux cents navires chrétiens qui se portèrent sur Damiette en 1169 ne purent rien faire, car leurs troupes au sol ne tenaient pas le terrain. Les batailles décisives de cette période se déroulèrent toutes à terre et non pas en mer. Les Fatimides n'adoptèrent jamais la solution qui consistait à faire transporter toutes leurs troupes par mer afin de bénéficier de l'effet de surprise et qui permettait aussi d'être sûr que navires, fantassins et cavaliers seraient tous sur place au même moment. Plus qu'un déficit tactique, il s'agit surtout de raisons techniques et logistiques qui expliquent de tels choix. Cette option aurait nécessité des flottes gigantesques pour transporter ne serait-ce que les cavaliers et leurs montures dans des embarcations qui ne pouvaient alors pas embarquer beaucoup de chevaux³⁷⁰.

370 D'après Ibn Mammātī, le navire qui pouvait transporter le plus de chevaux, la *ṭārīda*, ne pouvait pas embarquer plus de 40 bêtes. Cf. Ibn Mammātī, *Qawānīn*, p. 339. Pryor, « Transportation of horses by sea during the era of the Crusades » p. 18. Ainsi, une armée

Les phases de ralentissement des opérations navales après 1126 ou dans les années 1160 s'expliquent beaucoup plus par les difficultés internes de la dynastie et par l'absence de volonté politique de mener des opérations contre les Francs que par des contraintes techniques. Comme pendant la période 975-1099, l'activité de la flotte tenait surtout aux visées politiques des individus au pouvoir en Égypte. La vacuité du pouvoir central fut parfois telle que cela se traduisit non par un désintéret ou une disparition de la flotte, mais plutôt par un désintéret pour la lutte armée de grande ampleur. Durant les périodes où le désordre était important, il devenait parfois impossible d'organiser des opérations militaires d'envergure et donc des opérations navales conséquentes. Selon nous, il existe un lien assez net entre l'exercice du pouvoir par des hommes forts et déterminés qui incarnèrent à certaines périodes l'État fatimide et la multiplication des opérations navales. Badr et surtout al-Afḍal obéissaient semble-t-il assez peu à des motivations idéologiques. Des vizirs comme Ibn Sallār ou Ṭalā'ī b. Ruzzīk avaient des convictions religieuses plus affirmées. Le premier était un fervent shaféite sensible à l'esprit de guerre sainte que prônait cette école³⁷¹. Le second, d'origine arménienne et chrétienne, se convertit à l'imâmisme duodécimain³⁷². Il était animé d'un fort idéalisme religieux, même si certaines de ses actions dénotent un certain pragmatisme³⁷³. Il ne pouvait que reprendre les opérations militaires contre les Francs et réactiver la marine égyptienne qui, à bien des égards, constituait la meilleure arme contre les ennemis de l'islam³⁷⁴. Toutefois, il semble que les opérations organisées par les Fatimides après 1110 et encore plus après 1124 n'avaient plus vraiment pour objectif de reprendre un quelconque territoire aux chrétiens, mais visaient surtout à permettre le maintien de la dynastie en Égypte. Même Ṭalā'ī b. Ruzzīk, qui dépensa environ 200 000 dinars pour renforcer les fortifications de Bilbeis, regretta sur son lit de mort d'avoir consacré trop de temps, d'argent et d'énergie à fortifier cette cité au lieu de tenter de délivrer Jérusalem³⁷⁵.

En dépit de divers revers militaires, des troubles internes, du désavantage géographique indéniable dont souffrit la marine égyptienne, force est de constater que même après la perte de Tyr et d'Ascalon, la flotte fatimide

de 2 000 hommes aurait eu besoin d'au moins 50 de ces navires simplement pour les chevaux plus tous les autres navires pour l'infanterie.

371 Ibn Khallikān, *Wafayāt*, II, p. 515-516.

372 Dadoyan, *Fatimid Armenians*, p. 14-15.

373 À partir de 1159 notamment, sa stratégie devient plus nettement défensive et il choisit de payer des tributs aux Francs ou aux Turcs afin de les laisser hors d'Égypte.

374 Il se percevait comme un preux chevalier dont la mission était de défendre l'islam contre les envahisseurs. Cf. Dadoyan, *Fatimid Armenians*, p. 164.

375 Dadoyan, *Fatimid Armenians*, p. 164.

demeura active. Cela signifie donc que les Fatimides avaient trouvé un moyen de contourner les difficultés que faisait peser sur elles la perte de ces cités. Il est assez paradoxal de noter que ce fut au moment où les Fatimides étaient a priori dans la situation la plus défavorable que la marine égyptienne se montra la plus active en Méditerranée. Cela constitue une preuve supplémentaire qu'ils constituaient bien une puissance navale, même si celle-ci était désormais inférieure à celle des Croisés. Le maintien de l'activité navale fatimide en dépit même de la perte des cités littorales atteste, selon nous, que ces villes ne jouèrent finalement pas un si grand rôle dans l'organisation navale égyptienne, car les Fatimides n'y disposèrent jamais de beaucoup de navires. William Hamblin explique l'échec naval des Fatimides par leur incapacité à atteindre les bases arrière des marines européennes qui se trouvaient en Europe et donc hors de portée de la marine égyptienne³⁷⁶. Si cette affirmation est incontestable, la réciproque est vraie. Les Francs ne parvinrent jamais à atteindre le véritable centre naval du califat fatimide qui se trouvait à Fustât et cela explique largement que les Fatimides réussirent presque jusqu'au bout à lancer des opérations navales.

Dans ses réflexions relatives à la force navale des musulmans et notamment des Fatimides, Ibn Khaldūn n'aborde qu'une partie du problème. Il oublie de signaler qu'entre la période de domination de la marine fatimide sur la Méditerranée centrale et la période des croisades durant laquelle les Fatimides se seraient, selon lui, désintéressés de la mer, la situation évolua profondément. L'évocation des confrontations navales entre les forces navales fatimides et leurs ennemies sur une période de plus de deux siècles permet de comprendre que le problème n'était pas tant celui de l'affaiblissement de la marine fatimide qui connut évidemment des périodes de moindre activité, que celui de la montée en puissance des marines occidentales. L'analyse des expéditions navales met en évidence que dans le premier moment de l'expansion et de la stabilisation de leur domination sur le Proche-Orient (969-1000) et dans la troisième phase, celle de leur recul (1099-1171), les Fatimides furent dans la situation a priori la plus difficile pour l'utilisation de leur marine. En dépit des difficultés, ils résistèrent grâce à leur marine en armant des flottes composées de toujours plus d'unités. Cela se fit au prix d'une dépendance de plus en plus grande à l'égard des marchands chrétiens fournisseurs de matières premières stratégiques³⁷⁷. Si la poursuite des opérations navales dans un contexte aussi

376 Hamblin, « The Fatimid navy during the early crusades », p. 77-83.

377 Voir le chapitre 9, § 1 : « L'approvisionnement en matériaux stratégiques : entre faux problème et vraie difficulté ». Il est évident que cette capacité à se procurer du bois et du matériel de construction reposait largement sur un système économique et financier

difficile pose évidemment la question du coût financier qu'un tel effort représentait pour la dynastie, question à laquelle nous nous efforcerons de répondre dans la dernière partie de cette étude, cela soulève la question de l'organisation navale adoptée par les califes du Caire.

qui permettait aux Fatimides d'acheter du bois d'œuvre et du fer aux mêmes chrétiens contre lesquels ils se battaient. Ce n'est peut-être pas un hasard si les Pisans obtinrent des avantages financiers en Égypte l'année même de la chute d'Ascalon. Sur ces problèmes voir Jacoby, « Supply of war materials to Egypt in the Crusader period », p. 102-132.

PARTIE 2

L'organisation navale fatimide



Introduction à la Partie 2

L'étude des opérations navales organisées par les Fatimides semble indiquer que la dynastie ne pâtit pas trop de la forte contraction de son espace côtier qui aurait pourtant pu s'avérer catastrophique pour son activité navale. Ce constat amène alors à poser la question de l'organisation navale de la dynastie. La documentation met en évidence une organisation singulière dont nous tenterons de comprendre les mécanismes et la logique.

Les relations des Fatimides à leurs villes littorales, objet du premier chapitre de cette partie, expliquent à plusieurs titres l'organisation navale adoptée par les maîtres du Caire. L'installation de la dynastie califale en Égypte et en Syrie-Palestine leur permit d'incorporer dans leurs territoires parmi les plus anciens et puissants ports de la Méditerranée. Les sources mettent toutefois en évidence combien il fut difficile de contrôler ces espaces côtiers à la fois jaloux de leur indépendance et convoités par tous les conquérants qui vinrent peu à peu s'installer dans les territoires fatimides. Ainsi, les autorités égyptiennes, d'abord marquées par le fort esprit de centralisation développée en Ifriqiyya, durent adapter leur mode de gestion des littoraux et des villes portuaires pour éviter que ces espaces stratégiques ne leur échappent totalement.

La conséquence des relations difficiles que les Fatimides entretenirent avec leurs cités littorales se retrouve dans plusieurs domaines et tout d'abord dans l'organisation de la flotte qui sera l'objet de notre cinquième chapitre. L'analyse des textes met en évidence une organisation très centralisée et caractérisée par une sous-exploitation des potentialités qu'offraient les littoraux pour le développement de la puissance navale fatimide. Cela n'empêcha en rien l'évolution vers la professionnalisation des équipages fatimides et la mise en place d'un système de commandement de plus en plus complexe.

La sous-exploitation des potentialités maritimes apparaît peut-être encore plus nettement dans le chapitre sixième consacré à la localisation et au fonctionnement des arsenaux, véritable cœur de la puissance navale fatimide. L'importance des sites de construction navale pour la dynastie justifie que nous y consacrons tout un chapitre. Leur localisation témoigne une nouvelle fois du fort esprit de centralisation qui anima longtemps la dynastie entre le règne d'al-Mu'izz et 1171.

Enfin, si les relations difficiles que les Fatimides entretenirent avec leurs cités littorales peuvent partiellement expliquer l'organisation navale de la dynastie, plusieurs documents tendent à prouver que cette organisation quelque peu singulière tenait aussi à des motifs idéologiques. En effet, le calife al-Mu'izz

li-Dīn Allāh développa dès le début de son règne des actes et un discours qui visaient à mettre la personne même de l'imam ismaélien au centre d'un certain nombre de manifestations qui impliquaient la flotte. Il s'agissait de faire de l'imam-calife la source de la puissance navale et cet aspect qui fut repris et même développé par les successeurs d'al-Mu'izz impliquait que tout ce qui concernait la flotte soit le moins dispersé possible. La puissance navale fatimide n'était pas simplement un enjeu militaire, mais elle revêtait peut-être davantage un aspect idéologique que la parution récente de certains documents permet d'aborder.

Les Fatimides et les villes portuaires : des relations difficiles

D'Alexandrie jusqu'à Tripoli du Liban en passant par Acre, Tyr ou Sidon, toutes ces cités bénéficiaient d'un riche passé maritime au moment de l'arrivée des Fatimides en Égypte. Entre les mains d'une dynastie qui avait montré sa puissance navale alors qu'elle se trouvait basée en Ifrīqiyya, un tel ensemble de villes portuaires pouvait apparaître comme la pierre d'angle nécessaire à la construction d'une puissance maritime et économique de premier plan. Pourtant, loin de pouvoir s'appuyer sans réserve sur les possibilités stratégiques et économiques qu'offraient les cités côtières de leurs territoires, les Fatimides durent apprendre à composer avec ces villes jalouses de leur indépendance et promptes à se soulever. Les villes littorales n'étaient du reste pas les seules à offrir une certaine résistance à l'ordre fatimide puisque les villes de l'intérieur, Damas et Alep, pour ne citer qu'elles, furent largement récalcitrantes au pouvoir égyptien.

L'expansion seldjoukide des années 1060 contribua à faire des littoraux syro-palestiniens une sorte de vaste zone tampon entre les deux puissances qui se livrèrent alors à une compétition autant militaire qu'idéologique. Pris dans une guerre civile, les Fatimides ne pouvaient lutter efficacement pour exercer leur contrôle sur leurs possessions littorales, tandis que les Seldjoukides n'avaient pas encore franchi la dernière étape qui les séparait de la mer. Plusieurs gouverneurs de villes côtières virent là le moment favorable pour tenter de gagner leur autonomie. Il s'agissait à la fois de se dégager des rets du pouvoir fatimide, lequel avait certes contribué à l'enrichissement des cités littorales, mais exigeait aussi beaucoup de taxes, sans pour autant tomber sous le contrôle des émirs seldjoukides et de leurs épigones. Le déclenchement de la croisade bouleversa les plans des uns et des autres en faisant peser une menace nouvelle sur des villes qui, seules, ne pouvaient résister aux sièges francs.

Approchons donc des cités portuaires le temps d'un chapitre pour tenter de comprendre les différents enjeux que le contrôle de ces espaces côtiers représentait pour les maîtres du Caire. Il faudra d'abord considérer les villes littorales dans leur ensemble et suivre l'évolution de l'administration des cités portuaires avant d'évoquer plus en détail deux villes emblématiques que furent Alexandrie en Égypte et Tyr sur la côte syro-palestinienne.

1 Le contrôle des cités littorales : entre idéologie et pragmatisme

Les relations parfois tendues que les Fatimides entretenirent avec leurs cités littorales amènent à s'interroger sur les liens administratifs, les modes de gestion appliqués par les Fatimides à ces villes stratégiques, mais turbulentes. Comment une dynastie perçue comme centralisatrice, disposant d'une administration développée, gouverna-t-elle ses cités portuaires et s'adapta-t-elle aux divers événements qui s'y développèrent entre 969 et 1171 ?

Lorsque dans les années 970, les Fatimides prirent peu à peu le contrôle des littoraux égyptiens et syro-palestiniens, ils arrivèrent dans un espace marqué par un passé maritime glorieux. Pour la seule période musulmane, les Umayyades puis les Abbassides avaient largement contribué à mettre en place un ensemble portuaire dont le rôle ne fut pas négligeable dans la lutte contre les Byzantins¹. On connaît les récits du géographe Muqaddasī quant à la fortification du port d'Acre par Ibn Ṭūlūn (m. 884) au IX^e siècle, ou encore ceux sur le rôle de la ceinture de ribats qui couraient d'Alexandrie à Tripoli du Liban, les deux extrémités de la bande littorale fatimide en Méditerranée orientale². Il faudrait ajouter à cet ensemble portuaire qui comptait une quinzaine de ports, ceux de Libye tels Barqa ou Tripoli, que le calife al-Mu'izz conserva directement entre ses mains en quittant l'Ifrīqiyya, mais aussi les ports de Sicile, au moins jusqu'au milieu du XI^e siècle environ³. Pour une dynastie dont le projet initial était d'avancer vers l'Orient abbasside et qui avait fait preuve, en Ifrīqiyya, de ses capacités navales, il semblait assez évident que la mainmise sur les ports et l'utilisation la plus optimale de cet ensemble portuaire passait par la constitution d'un réseau portuaire efficace lié par une cohérence administrative forte⁴. Les moyens de contrôle que les Fatimides mirent en place dans les cités littorales furent toutefois diversifiés. Ce sont donc les différents moyens développés par la dynastie que nous aborderons ici.

1.1 *L'administration dans la ville*

D'une manière générale, il faut distinguer plusieurs périodes dans la manière dont les Fatimides contrôlèrent ou tentèrent de contrôler leurs villes côtières.

1 El'Ad, « The coastal cities of Palestine during early middle age », p. 146-167.

2 Muqaddasī, *Aqālim*. p. 162-163. Sur le rôle des ribâts voir : Picard, Borrut, « Râbata, Ribât, Râbita : une institution à reconsidérer », p. 34-65.

3 Idrīs, *Uyūn*, VI, p. 184-185.

4 Le terme de réseau est polysémique. Les travaux du groupe « Espaces et réseaux en Méditerranée médiévales (VI^e-XV^e siècles) » ont largement contribué à éclairer ma réflexion concernant le réseau portuaire fatimide. Cf. Coulon, Picard, Valérian (dir.), *Espaces et réseaux en Méditerranée, VI^e-XVI^e siècle*, vol. 1, *La configuration des réseaux*, Paris, 2007.

Le x^e siècle et la période qui suivit l'arrivée au pouvoir de Badr al-Jamālī apparaissent comme des phases durant lesquelles l'autorité centrale tenta, sans toujours y parvenir, d'exercer un contrôle strict sur les villes portuaires. Entre ces deux moments, l'Administration adopta une attitude plus pragmatique.

1.1.1 La réorganisation de la fin du x^e siècle : une volonté de centralisation et de hiérarchisation

La première question à laquelle il convient de répondre à propos des littoraux et de l'administration fatimide concerne les structures administratives centrales qui s'exerçaient sur ces espaces côtiers. Les connaissances concernant l'administration des premiers Fatimides en Égypte sont superficielles, car l'essentiel des sources à notre disposition décrit une administration postérieure à l'arrivée au pouvoir de Badr al-Jamālī⁵. Les textes rapportent malgré tout que l'installation des califes au Caire s'accompagna d'une réforme administrative notable. L'architecture administrative centralisée de la dynastie fatimide en Égypte est surtout l'œuvre de Ya'qūb b. Killis (m. 991) qui, entre 978 et 991, s'attacha à développer les quatre grands services administratifs, les diwans (sing. *dīwān*, pl. *dawāwīn*) qui existaient déjà sous les Ikhshidides pour lesquels il avait travaillé avant de se mettre au service des imams-califes⁶. Il s'agissait alors du « Bureau de l'armée (*dīwān al-jaysh*) », « Bureau des vêtements et des broderies officielles (*dīwān al-kiswa wa-l-ṭirāz*) », le « Bureau des legs pieux (*dīwān al-aḥbās*) » et le « Bureau des émoluments (*dīwān al-rawātib*) »⁷. Dans un premier temps, ces diwans furent conservés tels quels avant de subir une réforme. Mieux organisés, ils permirent aux califes de réaliser de substantiels bénéfices et de rompre avec la situation financière catastrophique de la fin de la période ikhshidide⁸. Ya'qūb b. Killis semble être à l'origine de la création du « Bureau du Conseil (*dīwān al-majlis*) », diwan central qui, de la fin du x^e au xii^e siècle, s'occupa de la coordination de tous les autres services⁹. Surtout, le vizir créa de nouveaux diwans au fur et à mesure que les Fatimides élargissaient leurs

5 Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 74-104. Qalqashandī, *Ṣubḥī*, III, p. 563-565. Gooschalk, « *Dīwān* », p. 323-336.

6 Ihmad, *Fatimid Vizierate*, p. 80-96. Lev, « The fatimide vizier Ya'qub ibn Killis and the beginning of the Fatimid administration in Egypt », p. 237-249.

7 Imad, *Fatimid Vizierate*, p. 20.

8 Ibn Ḥawqal, *Ṣūrat al-arḍ*, éd. p. 163, tr. I, p. 161. Pour la situation à la veille de l'invasion égyptienne Ibn Taghrī Birdī, *Nujūm*, IV, p. 23-24. Bianquis, « L'acte de succession de Kafur d'après al-Maqrīzī », p. 263-269.

9 Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 74-75.

territoires, notamment vers le Bilād al-Shām¹⁰. Il est néanmoins difficile de dire dans quelle mesure ces réformes se répercutèrent sur les villes littorales.

Parmi ces bureaux, certains avaient des compétences provinciales. Ainsi, la nouvelle province de Syrie était gérée par le *dīwān al-Shām*, dont la création n'intervint sans doute que dans la seconde moitié du règne d'al-'Azīz (r. 975-994)¹¹. Ses fonctionnaires devaient contrôler les comptes des administrateurs nommés dans la province. Le service jouait aussi le rôle de courroie de transmission des ordres et des décisions califales à destination des grandes capitales de districts. La province du Bilād al-Shām était traditionnellement partagée en six districts dont trois avaient accès au littoral (cf. figure 17). Le district de Damas dont dépendaient Tripoli et les autres ports jusqu'à Saïda. Le district du Jourdain, avec Tibériade pour capitale et Tyr et Acre comme ports principaux. Enfin, le district de Palestine, dirigé depuis Ramlah et dont dépendaient les cités côtières de Césarée, Jaffa, Ascalon jusqu'au littoral près de Gaza¹². Jusqu'à l'arrivée des Fatimides, les villes côtières mentionnées se trouvaient dans les attributions traditionnelles des gouverneurs des trois capitales de districts. Les califes du Caire changèrent cette situation et ôtèrent les ports syro-palestiniens des compétences des gouverneurs de district. Désormais, les gouverneurs de chaque cité côtière dépendaient du calife seulement¹³. Les noms de gouverneurs nommés à la tête de ces cités que les sources permettent de connaître témoignent que, le plus souvent, les hommes dépêchés dans ces villes appartenaient au cercle des proches de l'imam fatimide¹⁴. Dès l'origine, les Slaves et les esclaves noirs fournirent à la dynastie parmi les plus grands généraux

10 Ainsi, dans son chapitre consacré aux événements de l'année 1024, Musabbiḥī signale pas moins de neuf diwans différents et il omet pourtant le *dīwān al-majlis* et le *dīwān al-inshā'* dont on sait par ailleurs qu'ils existaient déjà à cette époque. Il cite ainsi les *dīwān al-aḥbas*, *dīwān al-barīd*, *dīwān al-ratīb* ou *al-tartīb*, *dīwān al-jaysh*, *dīwān al-kharāj*, *dīwān al-Shām*, *dīwān al-'arā'if*, *dīwān al-kutāmiyyīn*. Cf. Bianquis, « Le fonctionnement des *dīwān*-s financiers d'après al- Musabbiḥī », p. 49.

11 Bianquis, *Damas et la Syrie*, I, p. 74.

12 Muqaddasī, *Aqālīm*, p. 154.

13 Ibn Shaddād, *al-'Alāq al-Khaṭīra*, p. 93, 96, 98, 102.

14 On trouve ainsi Mash'ala, nommé gouverneur de Tinnīs par al-Mu'izz, ou encore Sadīd al-Mulk Thu'bān b. Muḥammad b. Thu'bān al-Kutāmī successivement gouverneur de Damiette puis de Tinnīs avant d'être envoyé à Alep à l'époque al-'Azīz et d'al-Ḥākīm (994-1021). Ces noms confirment leur appartenance à la tribu berbère Kutāma, au cercle des Slaves ou des esclaves noirs, trois groupes qui furent de véritables pépinières d'administrateurs et de militaires pour la dynastie qui garda toujours pour principe de s'appuyer le moins possible sur les ressources humaines locales pour y puiser ses responsables. Cf. Maqrīzī, *Itti'āz*, II, p. 147. Musabbiḥī, *Akhbār Miṣr*, p. 43-44, 96. Ibn al-'Adīm, *Zubdat*, I, p. 222.

et administrateurs¹⁵. Le passage des ports du Bilād al-Shām sous le contrôle direct du calife s'accompagna donc de nominations de gouverneurs issus du sérail. Cette politique ne concernait pas uniquement les villes littorales, mais la constatation d'Ibn Shaddād illustre que les maîtres de l'Égypte souhaitaient réserver un sort particulier aux cités littorales. Tenir fermement les ports apparaissait alors comme essentiel pour continuer la progression sur la route de l'Irak abbasside. L'intérêt qu'un calife comme al-Mu'izz portait à la conquête et à la maîtrise des ports syro-palestiniens se manifeste par exemple dans le mouvement de troupes qu'il ordonna pour dégager Beyrouth de la menace byzantine. Il préféra en effet stopper l'attaque de Damas, elle aussi menacée et dont le contrôle était pourtant essentiel pour la poursuite de la progression vers l'est, que de perdre Beyrouth qui ne constituait pourtant pas un port majeur¹⁶. Le calife al-Mu'izz avait compris que sans la maîtrise des villes littorales, il était illusoire de prétendre avancer vers l'Orient. Pour autant que les sources permettent d'en juger, ses deux successeurs optèrent pour la même stratégie. En 998, la réaction rapide d'al-Ḥākim lors de la révolte de Tripoli prouve que le calife n'était pas encore prêt à transiger sur l'administration des ports et qu'il comptait les conserver le plus étroitement possible sous sa coupe¹⁷.

La mainmise sur les nouveaux territoires passait non seulement par la nomination de gouverneurs militaires chargés de faire régner l'ordre fatimide et de défendre les populations locales contre les entreprises ennemies, mais aussi par la nomination de juges religieux— les cadis (pl. *quḍāt*, sing. *qāḍī*)— censés faire appliquer le nouveau droit des imams ismaéliens et rendre la justice en leur nom. À partir de la fin du x^e siècle, les documents signalent de plus en plus ce qui apparaît comme une administration bicéphale partagée entre un cadi et un gouverneur militaire. La division des tâches semblait simple. Le gouverneur (*walī* ou *mutawallī*) commandait la garnison et s'occupait des affaires militaires tandis que le cadi se chargeait des affaires « civiles », c'est-à-dire du droit et de la justice. Dans la pratique, les choses furent souvent plus complexes. Ainsi, en 993-994, Yaḥyā al-Anṭākī mentionne l'action de celui qui n'était encore que le cadi de Tripoli du Liban, 'Alī b. Ḥaydara. Cette cité s'avérait essentielle pour le pouvoir fatimide en Syrie du Nord, et elle était alors gouvernée par Muḏahir b.

15 Ainsi, il mentionne les nominations de Yānis al-Khādīm puis Sandal al-Aswad à Barqa, de Faḥl b. Ismā'īl al-Kutāmī à Tyr, de Maysūr al-Khādīm à Tripoli, et de Yamna al-Khādīm à la tête de Gaza et d'Ascalon. Cf. Maqrīzī, *Itti'āz*, I, p. 334. Sur cette pratique en Ifrīqiyya voir Dachraoui, *Califat*, p. 355-357. Halm, *Empire*, p. 338-342.

16 Maqrīzī, *Itti'āz*, I, p. 271-272. Lev, « The fatimide vizier Ya'qūb ibn Killis and the beginning of the Fatimid administration in Egypt », p. 243.

17 Sur ces premières années de règne d'al-Ḥākim par exemple Walker, *Caliph of Cairo*, p. 45-64.

Nazzāl al-Kutāmī. Lors du siège de la ville par Basile II, le gouverneur sortit de la cité afin de négocier la reddition de Tripoli. Par ses harangues, ‘Alī b. Ḥaydara persuada la population de chasser le traître et sa famille et de résister aux chrétiens¹⁸. Ce fait d’armes permit à la dynastie de conserver Tripoli, et cela constitua un tremplin pour la carrière du cadī. Après 994, la cité portuaire accueillit ponctuellement des gouverneurs militaires, dont la compétence paraît toutefois s’être arrêtée à l’enceinte de la ville tandis que le pouvoir de ‘Alī prenait une dimension régionale plus affirmée¹⁹. En effet, ‘Alī b. Ḥaydara devint en quelque sorte responsable de la surveillance, de la protection de toutes les forteresses des environs (*mustawālī ‘alā al-naẓar Ẓarābulus wa fī sār al-ḥuṣūn*)²⁰. La formulation suggère que le cadī occupait désormais une place importante dans la hiérarchie administrative et même militaire²¹. Le *nāẓir* était une sorte de super-gouverneur militaire de rang supérieur aux gouverneurs militaires de Tripoli et sans doute aussi des forteresses qui se situaient dans le périmètre de la ville. Parmi les forteresses sur lesquelles ‘Alī exerçait sa surveillance on peut évidemment songer aux forteresses maritimes au nord et au sud de la cité comme Tortose (*Anṭarṭūs*), Bulunyās, Jabala, toutes très convoitées et menacées par les Byzantins, mais peut-être aussi Jubayl. Il faut sans doute aussi incorporer à sa juridiction les forteresses de l’arrière-pays de Tripoli.

La question est de savoir jusqu’où s’étendait son pouvoir. Des cités comme Beyrouth, Sidon ou Tyr étaient-elles sous son contrôle ? La chose est difficile à déterminer et la suite des événements ne permet pas de l’envisager, à ce moment-là au moins. Dans tous les cas, en 998, ‘Alī b. Ḥaydara fut sollicité pour participer à l’action navale et terrestre qui visait à reprendre Tyr des mains de « l’émir ‘Allāqa », modeste marin (*baḥrī*) qui avait pris la tête d’une révolte

18 Anṭākī, *Histoire*, XXIII, p. 443.

19 Les textes ne sont à vrai dire pas très explicites et le plus souvent de seconde main. Les noms cités sont ceux de ‘Alī b. Ja‘far b. Falaḥī, puis l’émir ‘Izz al-Dawla Tamīm al-Tanūkhī et enfin Maysūr al-Khādīm al-Ṣaqlabī, qui aurait été nommé en 997 pour commander la garnison de la ville jusqu’en 1009-1010, date à laquelle il pourrait avoir été remplacé par le général Abū Sa‘āda.

20 Anṭākī, *Histoire*, XXXVII, p. 392.

21 Selon Qalqashandī, il semble qu’à l’époque fatimide, le titre de cadī, notamment dans certaines cités, ne correspondait pas toujours à la fonction de juge, mais à ce qu’il nomme des gens de plume (*arbāb al-aqlām*), qui pouvaient être des secrétaires ou ici, des gouverneurs ou des administrateurs, qui ne siégeaient pas vraiment pour rendre la justice. Si la chose est possible, les textes de la Geniza montrent toutefois ces hommes prendre des décisions en rapport avec le droit. Il se pourrait ainsi que ces cadis des villes portuaires aient eu des compétences plus étendues que celle d’un juge religieux traditionnel en étant à la fois des administrateurs civils et militaires mais également des juges. Cf. Qalqashandī, *Ṣubḥ*, VI, p. 23. TS 12. 666, recto, l. 15-18, éd. Gil, *Malkhūt*, IV, doc. 631, p. 93-96.

populaire²². Les sources divergent quelque peu sur l'action de 'Alī, car certaines le font aller à Ramlah avec le gouverneur de Sidon, le vieux Ibn al-Shaykh, pour recevoir les ordres du général fatimide Jaysh b. al-Šamsāma qui arrivait d'Égypte. D'autres textes se contentent de dire qu'on lui demanda d'envoyer une flotte vers Tyr. Dans tous les cas, s'il y eut un gouverneur à Tripoli, peut-être Maysūr al-Khādīm dont on sait qu'il se rendit à Tripoli cette même année, son nom n'est pas cité dans l'opération²³. D'ailleurs, Ibn al-Qalānīsī fait de 'Alī b. Ḥaydara le gouverneur de Tripoli en 998²⁴. Les compétences militaires de 'Alī b. Ḥaydara ne cessèrent de s'affirmer. Au début du XI^e siècle, il marcha à plusieurs reprises vers la Syrie du nord à la tête de forces armées afin de favoriser l'installation de gouverneurs fatimides²⁵.

Nommer et contrôler directement les administrateurs des cités littorales permettait d'abord aux califes de raccourcir la chaîne de commandement entre les postes-frontière et Le Caire, seul et unique centre d'impulsion des décisions. Cela permettait aussi d'affaiblir les gouverneurs de Damas, Ramlah ou Tibériade, car les califes ne souhaitaient pas avoir de gouverneurs provinciaux trop puissants. Les ports syro-palestiniens constituaient autant de bases pour la future conquête. Parmi les éléments à la fois plus anecdotiques, mais malgré tout révélateurs, de l'intérêt que les califes portaient au contrôle de leurs hommes au Bilād al-Shām, il faut signaler l'utilisation du système des pigeons voyageurs. Les armées dépêchées dans ces régions étaient accompagnées de messagers ailés que les généraux devaient lâcher pour faire part au calife du déroulement des opérations. Ainsi, en 1009, en dépit de son rôle et de sa fidélité à la dynastie, 'Alī b. Ḥaydara fut arrêté et décapité sur les ordres du calife al-Ḥākim. Il lui reprochait de n'avoir pas signalé qu'il confiait la garde d'Alep à Maṣūm b. Lu'lu'²⁶. Des courriers maritimes effectuaient aussi la liaison régulière entre les ports de Syrie et l'Égypte. Les navires utilisés pour ce genre de mission étaient d'ailleurs qualifiés de pigeons (*ḥamāma*). Ils devaient être rapides, car, en plus de transporter les rapports des différents gouverneurs sur ce qui se passait en Syrie, ils convoaient aussi la neige utilisée pour faire les sorbets dont raffolait al-Ḥākim²⁷.

Si la première partie du règne du calife al-Ḥākim fut dans la continuité de la politique de son père et de son grand-père en Syrie-Palestine, il faut pourtant

22 Ibn al-Qalānīsī, *Dhayl*, p. 50. Anṭākī, *Histoire*, XXXVII, p. 240-242.

23 Maqrīzī, *Itti'āz*, II, p. 18.

24 Ibn al-Qalānīsī, *Dhayl*, p. 50.

25 Ibn al-'Adīm, *Zubdat*, I, p. 199-200. Bianquis, *Damas et la Syrie*, I, p. 311-312.

26 Ibn al-'Adīm, *Zubdat*, I, p. 199-200.

27 Anṭākī, *Histoire*, XXIII p. 503. Musabbīḥī, *Akhbār Miṣr*, p. 68.

reconnaître qu'à partir des années 1010 environ, une rupture quant au mode de gestion de certaines villes littorales se fit jour.

1.1.2 Les petits arrangements entre émirs

La période qui va de la fin du règne d'al-Ḥākīm au début de la guerre civile en 1065 s'apparente à une nouvelle phase administrative durant laquelle les villes portuaires, qui apparaissaient jusqu'alors comme un seul et même ensemble administratif soumis au calife, furent peu à peu traitées comme des éléments indépendants les uns des autres. L'administration de certaines cités portuaires fut repensée en fonction des individus et des circonstances, plus que des principes fondateurs. Durant cette période, l'unité administrative qui semblait s'imposer aux villes littorales et qui pouvait apparaître comme une sorte d'affranchissement de la géographie se délita. Deux ensembles distincts apparurent alors au sein des cités côtières. Les villes de Syrie et de Palestine semblent les plus touchées par ce phénomène d'individualisation de l'administration des cités côtières. L'exemple caractéristique de l'évolution de l'administration centrale à l'égard de villes portuaires se manifeste notamment à Tripoli et à Tyr. Pour mieux comprendre ce qui se joua dans cette ville et dans d'autres cités portuaires de la région, il faut néanmoins s'éloigner de la côte et prendre le chemin d'Alep considérée comme « la porte de l'Irak »²⁸.

L'éloignement des trois grandes capitales, Constantinople, Le Caire et Bagdad, permettait aux maîtres d'Alep et des territoires qui en dépendaient de mener une existence relativement autonome. La ville et sa principauté, sises au centre d'un territoire fertile et au croisement de plusieurs routes caravanières, suscitaient la convoitise de plusieurs tribus bédouines qui nomadisaient en Syrie du Nord. Tous les éléments étaient donc réunis pour faire du contrôle cette cité un enjeu essentiel de la politique fatimide dans la région. Dès les années 970-980, Alep attira toute l'attention du Caire. Ce ne fut toutefois qu'en 1016 que l'occasion se présenta pour al-Ḥākīm de voir la ville passer directement sous sa coupe. Jusque là, Alep avait été dirigée par les émirs ḥamdānides puis leurs affranchis (*ghilmān*, sing. *ghūlam*), c'est-à-dire Lu'lu' et son fils Maṣūr²⁹. Avec plus ou moins de bonne volonté, les hommes qui se succédèrent à la tête de la cité frappèrent monnaie et appelèrent à la prière au nom des califes du Caire. Ils gouvernaient toutefois la ville et ses environs à leur seul

28 Ibn al-Qalānīsī, *Dhayl*, p. 33-34.

29 Sur l'histoire d'Alep sous la dynastie des émirs ḥamdānides voir notamment Canard, *Histoire de la dynastie des Hamdanides de Jazira et de Syrie*, Paris, Alger, 1952. Canard, « Ḥamdānids », p. 126. Zakkar, *Aleppo*, p. 37-66.

profit³⁰. Le calife al-Ḥākim désira renforcer son contrôle et nommer lui-même les gouverneurs. Vers 1015, et après plusieurs retournements d'alliance, Maṣṣūr b. Lu'lu', qui venait pourtant à peine d'être reconnu maître de la cité et de ses territoires au nom des Fatimides par un décret califal de mars 1014 rompit ses engagements. Devant l'avancée de tribus bédouines qui avaient rallié la cause fatimide pour l'occasion, il en appela à l'empereur Basile II qui n'en demandait pas tant³¹. Le commandant de la citadelle d'Alep, Faṭḥ ne l'entendait pas ainsi. Humilié, accusé d'avoir laissé s'échapper de la prison de la citadelle le chef bédouin Ṣāliḥ b. Mirdas, un des principaux adversaires de Maṣṣūr, Faṭḥ se révolta avec la garnison de la citadelle d'Alep et en appela à l'autorité fatimide le 7 janvier 1016³². Les récits sont ensuite assez embrouillés. Il semble que des négociations aient été amorcées entre Faṭḥ et al-Ḥākim avant même le soulèvement. Une fois la cité entre ses mains, Faṭḥ parut hésiter sur la suite à donner à son action. Les vieux démons ressurgissaient, car Ṣāliḥ b. Mirdas lui conseilla de s'allier à lui afin de ne pas laisser les Fatimides s'immiscer de trop près dans les affaires de la principauté d'Alep et de poursuivre à leur compte la politique d'autonomie³³. Faṭḥ ne consentit finalement à laisser la ville aux Fatimides qu'à certaines conditions³⁴.

Conformément à la pratique fatimide, al-Ḥākim conféra à Faṭḥ le titre honorifique (*laqab*) de « *Mubārak al-Dawla wa Sa'īduhā* » que l'on pourrait simplement traduire par « Bénédiction de la dynastie » pour célébrer l'heureuse surprise qu'avait été son soulèvement pour le pouvoir égyptien³⁵. D'autre part, le calife autorisa Faṭḥ à s'emparer du trésor amassé dans la citadelle par les Ḥamdānides et Maṣṣūr b. Lu'lu'. Enfin, et c'est là que notre détour par Alep nous ramène sur la côte, pour abandonner la cité à un administrateur fatimide, Faṭḥ obtint le gouvernement de Sidon, Beyrouth et Tyr. Elles lui furent données

30 Bianquis, *Damas et la Syrie*, I, p. 178-187, 319-321. Zakkar, *Aleppo*, p. 37-65.

31 Ibn al-'Adīm, *Zubdat*, I, p. 200. Anṭākī, *Histoire*, XXXVII, p. 398.

32 Ibn al-'Adīm, *Zubdat*, I, p. 213-215. Anṭākī, *Histoire*, XXXVII, p. 400.

33 Ibn al-'Adīm, *Zubdat*, I, p. 214-215. Ibn al-Qalānisī, *Dhayl*, p. 71-72.

34 Ibn al-'Adīm, *Zubdat*, I, p. 220-222. Maqrīzī, *Ittī'āz*, II, p. 131. Anṭākī, *Histoire*, XXXVII, p. 456. Alep fut alors commandée par un gouverneur fatimide d'origine arménienne 'Azīz al-Dawla Fātik jusqu'à sa mort en 1021. Il fut assassiné par un de ses favoris à l'instigation de la soeur d'al-Ḥākim, la princesse Sitt al-Mulk. 'Azīz al-Dawla s'était rapidement aperçu qu'il pouvait lui aussi mener une politique relativement indépendante des Fatimides et il rentra en contact avec les Byzantins afin de faire du commerce. À sa mort, un certain Badr qui faisait partie de ses *ghilmān* prit en main la citadelle avant de la remettre au représentant du nouveau calife al-Ẓāhir qui nomma de nouveau des gouverneurs. Alep redevint peu à peu indépendante à partir de 1025 lorsqu'elle fut reprise par Ṣāliḥ b. Mirdas.

35 Anṭākī, *Histoire*, XXXVII, p. 402.

en *iqṭā'* « pour toute sa vie (*tūl ḥayyātihī*) »³⁶. Fatḥ aurait fait « cadeau » au calife d'une somme très importante puisque les divers auteurs l'estiment entre trois cents et cinq cent mille dinars³⁷. Fatḥ demeura en poste jusqu'au printemps 1024, puis il fut ensuite nommé gouverneur de Jérusalem³⁸. La nomination de Fatḥ à la tête des trois cités portuaires n'avait donc rien de définitif. Elle était liée à ses capacités financières et la dynastie les exploita semble-t-il largement pour tenter de renflouer les finances de l'État³⁹.

En Égypte, la situation était difficile et les individus qui se chargeaient de gouverner en lieu et place du calife durent eux-mêmes fournir des fonds à al-Zāhir (r. 1021-1035). Le désintéret du calife pour les affaires de l'État et pour ce qui se passait en Syrie notamment, contribua largement à accroître les difficultés de la dynastie⁴⁰. Contrairement à ses prédécesseurs, al-Zāhir renonça presque à diriger et laissa la direction des affaires à quelques individus peu inspirés dans leurs décisions, mais qui disposaient de grandes fortunes personnelles. Il s'agissait notamment des deux chérifs al-'Ajamī, le vizir al-Jarjarā'ī, le directeur du Trésor Muḥsin b. Badūs ainsi que le général al-Ajall Mi'ḍād⁴¹. À partir de cette époque, mais sans doute cela commença-t-il avant, les grandes fonctions de l'État furent de plus en plus souvent confiées, en réalité affermées, à des hommes qui engageaient leur fortune personnelle pour prendre la tête de telle ou telle administration. Un capitaliste versait ainsi une très forte somme pour diriger un service administratif dont il s'engageait à accroître les revenus en améliorant le système de perception des taxes et de tous les droits qui permettaient le fonctionnement dudit service. L'individu avait ensuite presque toute latitude, et tout intérêt, à récupérer plus que ce qu'il avait avancé initialement. Ce système permettait au Trésor d'obtenir rapidement une très forte somme d'argent liquide à un moment où la dynastie manquait cruellement de

36 Anṭākī, *Histoire*, XXXXVII, p. 402.

37 Ibn al-'Adīm, *Zubdat*, I, p. 213-216. Sibṭ Ibn al-Jawzī, *Mir'āt al-Zamān*, éd. J. Rassi, p. 95. Anṭākī, *Histoire*, XXXXVII, p. 404. Rappelons ici qu'à cette date la dynastie avait un grand besoin de numéraire afin de compenser les fortes sommes dépensées pour payer les troupes chargées de mater la révolte d'Abū Rakwa.

38 Anṭākī, *Histoire*, XXXXVII, p. 404. Maqrīzī, *Itti'āz*, II, p. 154.

39 Cette situation est illustrée par le récit de Musabbihī qui décrit la visite d'un des deux chérifs al-'Ajamī chez le secrétaire aux finances ; Muḥsin b. Badūs appelé al-shaykh al-'Amīd qui déclara qu'il ne restait rien dans les caisses pour payer les troupes. Le chérif lui suggéra d'emprunter alors de l'argent à tous ceux qui étaient susceptibles d'avoir de l'argent, notamment les marchands. Le vizir al-Jarjarā'ī qui participait à la discussion suggéra que si on voulait vraiment de l'argent il fallait aller voir la mère et la tante du calife al-Ḥākim dont les caisses étaient pleines. Cf. Musabbihī, *Akhbār Miṣr*, p. 53.

40 Maqrīzī, *Itti'āz*, II, p. 169. *Mir'āt*.

41 Musabbihī, *Akhbār Miṣr*, p. 42, 50, 53, 86, 101.

ressources pour financer son armée. Certains corps de troupe, les soldats noirs notamment, en étaient réduits à piller les régions où ils se trouvaient cantonnés pour pouvoir se nourrir. Pour la dynastie, les risques d'une telle pratique n'étaient toutefois pas les mêmes lorsqu'il s'agissait d'affermier la perception d'une taxe ou d'une administration, et le gouvernement d'une forteresse côtière. Au Caire, ce qu'il convient d'appeler un *fermier*, ne pouvait prendre le risque de rejeter la tutelle fatimide. La troupe pouvait intervenir en quelques heures et achever dans le sang l'aventure de l'intrépide, aussi puissant soit-il. En revanche, lorsqu'un individu affermait la charge de gouverneur d'une cité littorale, en dépit des *laqab* honorifiques et des robes d'honneur visant à en faire l'obligé du calife, les risques étaient très élevés. Sa fonction lui donnait accès à la perception des nombreuses taxes avec lesquelles il pouvait aisément entretenir une garnison suffisante pour protéger la cité à son compte, notamment lorsque le contexte était difficile pour la dynastie comme ce fut le cas à partir de 1021.

Ainsi, les quelques lignes concernant Fatḥ semblent indiquer que le système qui jusque-là concernait surtout les diwans centraux fut étendu à certaines villes littorales. Le cas de Fatḥ ne constitue en rien une exception liée au contexte. Il représente une évolution pérenne de l'administration des cités côtières par les Fatimides. D'ailleurs, en 1058, un cas similaire ou presque se reproduisit. Le calife projetait alors un coup de main sur Bagdad. La maîtrise d'Alep redevenait essentielle à un moment où le but poursuivi par les Fatimides semblait tout proche. Le calife envoya des négociateurs et Thimāl b. Ṣāliḥ, le maître d'Alep à ce moment, devint alors le gouverneur de Beyrouth, Jubayl et Acre (ou Acre, Césarée et Saïda selon d'autres auteurs)⁴². Pour Fatḥ comme pour Thimāl, les califes avaient jugé la maîtrise d'Alep plus importante que le contrôle de plusieurs villes côtières. Il faut voir là le signe que la stratégie de la dynastie avait changé depuis les débuts du califat dans la région. Toutefois, il n'est peut-être pas inutile de remarquer qu'entre les deux situations d'échange, les villes côtières confiées aux anciens Aleppins n'étaient pas les mêmes et cela n'est peut-être pas un hasard.

L'administration centrale n'excluait pas, lorsque le contexte l'exigeait, le retour à des pratiques plus classiques ou la coexistence, au même moment, de plusieurs systèmes de gouvernement des villes littorales. Ainsi, alors que des villes aussi importantes que Tyr ou Saïda passèrent aux mains de Fatḥ, en 1022, Anūshtakīn al-Dizbirī, surnommé « l'Élu de de la dynastie » (*muntakhab*

42 Ibn Muyassar, *Muntaqā*, p. 15-16. Ibn al-Qalānīsī, *Dhayl*, p. 86. Ibn al-'Adīm, *Zubdat*, 1, p. 273-274. Sibṭ Ibn al-Jawzī, *Mir'āt al-zamān*, éd. K. Yazbeck, p. 139. Maqrīzī, *Ittī'āz*, 11, p. 235.

al-dawla), fut nommé gouverneur de Césarée, ville relativement secondaire, avant de prendre la tête du gouvernement de Palestine à Ramlah en mars-avril 1023⁴³. Dizbirī servit personnellement le calife et il connaissait bien le Bilād al-Shām où il fit presque toute sa carrière⁴⁴. Ses capacités de militaire, de gestionnaire, ainsi que sa fidélité à l'égard de la dynastie étaient reconnues par tous et même jalouées, notamment par le vizir al-Jarjarā'ī (1027-1035). Malgré tout, après un passage éclair à la tête de Césarée où il fit merveille, il se vit confier de plus grandes responsabilités. Il prit la tête du *jund* de Palestine à Ramlah⁴⁵. Il n'est pas exclu que lors de son passage au Caire entre son retour de Césarée et sa nomination à Ramlah, il décilla quelque peu les yeux du calife et des autres responsables quant à la gestion des cités côtières du Bilād al-Shām, notamment de Tyr⁴⁶. Force est de constater que dans la foulée de la nomination d'al-Dizbirī à Ramlah, Faṭḥ fut déplacé à Jérusalem tandis qu'un nouveau gouverneur et des troupes étaient expédiés à Tyr⁴⁷.

Yaḥyā al-Anṭākī évoque deux raisons pour justifier le transfert de Faṭḥ à Jérusalem. Faṭḥ s'était tout d'abord « appauvri » et il fut « contraint de vendre peu à peu tout ce qu'il possédait ». D'autre part, Faṭḥ aurait tenté de fomenter une révolte après s'être vu soutirer toute sa fortune par le gouvernement central. Il était obligé de payer les troupes égyptiennes chargées de rétablir l'ordre dans un Bilād al-Shām en proie à une révolte bédouine généralisée depuis 1021⁴⁸. Il faut croire que Faṭḥ n'avait pas tout perdu, car, à peine arrivé à Jérusalem, il se fit extorquer trente mille dinars par le chef de la rébellion, le bédouin Ibn al-Jarrāḥ⁴⁹. Son appauvrissement paraît donc très relatif. Il est aussi possible de comprendre de ces propos que Faṭḥ, mauvais gestionnaire de ressources qui lui avaient été confiées, n'avait pas été capable de les faire fructifier et de prélever suffisamment d'argent pour régler la somme que l'administration centrale

43 Pour une vision complète de ce personnage voir par exemple Wiet, « Un proconsul fatimide de Syrie Anushtakin Dizbiri », p. 385-407.

44 Ibn al-Qalānisi, *Dhayl*, p. 71-72.

45 Il fut chargé de remettre de l'ordre dans un district stratégique, réputé pour la richesse de son agriculture et considéré comme un grenier à blé indispensable en ces temps de cherté des grains en Égypte même. Cf. Ibn al-Qalānisi, *Dhayl*, p. 71-72. Muqadassi, *Taqāsim*, p. 164-165, 174.

46 Thierry Bianquis les qualifie « d'incompétents ». Cf. Bianquis, *Damas et la Syrie*, II, p. 424.

47 Il s'agissait d'Abū-l-Ḥusayn b. Banūṭ à Tyr. Le gouverneur de Tyr fut aussi changé et la même année, les gouverneurs d'Alep, de Damas et le cadī de Ramlah furent aussi renouvelés. Cf. Maqrīzī, *Itti'āz*, II, p. 144. Musabbiḥī, *Akhbār Miṣr*, p. 30, 44, 54.

48 Anṭākī, *Histoire*, XXXVII, p. 404. Pour un réci détaillé des événements à partir des sources disponibles voir Bianquis, *Damas et la Syrie*, II, p. 415-448. Gil, *Palestine*, p. 381-397.

49 Musabbiḥī rapporte qu'une fois à Jérusalem, le chef bédouin révolté, lui soutira encore 30 000 dinars. Cf. Musabbiḥī, *Akhbār Miṣr*, p. 51.

exigeait de lui pour continuer à la tête de ces cités. Quant à l'accusation de fomenter une révolte contre le califat, il est difficile de dire si elle était fondée. Dans tous les cas, les Fatimides pourraient avoir considéré que le passé de Faṭḥ à la tête de la citadelle d'Alep et ses tergiversations au moment de leur confier la ville, n'en faisaient pas un gouverneur fiable. Il est fort possible que les deux frères al-'Ajamī, véritables responsables des affaires de Syrie et de Palestine, aient, pour une fois, pris la bonne décision. Il semblait en effet plus sûr de remettre à la tête de certaines forteresses maritimes, seules capables de résister à l'assaut des bédouins et de fournir des revenus au califat, des hommes plus dignes de confiance et plus attachés à la dynastie que ne l'était Faṭḥ. Ce dernier, disposant de ses propres troupes, représentait une menace potentielle à un moment critique où seules les forteresses littorales constituaient des points sûrs pour le pouvoir égyptien. Il est difficile de dire si en 1024 Faṭḥ se trouvait toujours à la tête des trois villes qui lui avaient été confiées initialement ou si les Fatimides avaient réussi à récupérer le contrôle sur Saïda et Beyrouth. Il est en tout cas certain que Tyr demeurait sous son contrôle. Son port était le plus susceptible d'abriter des navires transportant des troupes, même en cas de siège par les Bédouins. Il fallait donc récupérer la cité, mais il convenait d'être habile avec Mubārak al-Dawla. Il s'agissait donc de lui proposer une alternative acceptable du point de vue économique afin d'éviter qu'il ne décide de rejeter la tutelle fatimide et de bloquer l'accès du ou des ports qui se trouvaient encore entre ses mains.

Ainsi, après Tripoli dans le nord, il est possible que les Fatimides aient considéré Tyr comme l'autre cité maritime essentielle de la région. Une ville qu'il n'était donc plus question de confier à des individus qui n'inspiraient qu'une confiance modérée aux autorités centrales. C'est sans doute pour cette raison qu'à partir du début des années 1040, Tyr fut confiée à un homme à qui le calife accordait le plus grand crédit ; le cadī sunnite 'Alī b. 'Ayyāḍ b. Abī 'Uqayl⁵⁰. Ce dernier demeura un fidèle administrateur fatimide durant près de trente ans. Seul le contexte très agité des années 1060 et la poussée seldjoukide l'incitèrent à baisser le pavillon d'une dynastie qu'il avait fidèlement servie, mais qu'il croyait peut-être moribonde. Dans tous les cas, lorsqu'il devint cadī-gouverneur de la cité vers 1040, sa fidélité ne pouvait être remise en cause. Il mena plusieurs actions diplomatiques pour le compte d'al-Mustanṣir qui le gratifia du surnom honorifique de 'Ayn al-Dawla en 1050-1051. Le cadī faisait d'ailleurs partie des négociateurs chargés de discuter avec Thimāl b. Ṣāliḥ la

50 Près d'une vingtaine de lettres évoquent les navires appartenant à ce cadī entre 1041 et 1065. Nāṣir-ī Khusraw, *Sefer Nameh*, p. 19. Goitein, *Mediterranean Society*, I, p. 293 ; II, p. 613. Gil, *Palestine*, p. 249-250, 418-419.

remise d'Alep à al-Mustansîr en 1058⁵¹. Gageons qu'il sut lui présenter les avantages qu'il y avait à prendre la tête de cités portuaires. Quelques indices laissent penser qu'il exerça la double charge de cadî et de gouverneur de Tyr, mais, à la différence de Faṭḥ, il bénéficia d'un contexte largement plus favorable au développement des affaires et donc de sa fortune. Il investit notamment dans le transport maritime alors en plein essor. Sous sa direction, la cité devint sans doute la plus prospère des cités portuaires du Shām fatimide comme en témoigne Nāṣir-i Khusraw⁵². Cette activité lui permettait de renforcer son emprise sur la cité et sans doute aussi de régler sans problème les sommes que l'administration centrale exigeait pour le laisser administrer Tyr. Cela explique sa longévité à la tête de la cité. Les mêmes remarques sont valables pour Amîn al-Dawla b. 'Ammār, cadî-gouverneur de Tripoli à partir du début des années 1030 et qui connut exactement le même parcours que son collègue de Tyr⁵³. Là encore, si Tripoli fut sans doute confiée en *iqṭā'* à Amîn al-Dawla b. 'Ammār, ce dernier faisait partie d'une famille dont les liens avec les califes du Caire remontaient à l'Ifrīqiyya. La dynastie avait donc une grande confiance en lui lorsqu'il devint pour la première fois cadî de la ville puis cumula peu de temps après la charge de gouverneur⁵⁴. La ville constituait un point de passage sûr pour les troupes égyptiennes qui se rendaient à Alep. Perdre le contrôle de Tripoli eût été un coup majeur pour la dynastie dont l'objectif d'avancer vers l'Irak demeurait encore très vivant. Le rôle de la cité dans l'approvisionnement de l'Égypte ne fut sans doute pas pour rien dans le maintien d'une mainmise forte sur la cité. Amîn al-Dawla b. 'Ammār (m. 1071), demeura d'ailleurs le fidèle défenseur des intérêts fatimides jusqu'à sa mort⁵⁵.

En Égypte, même si en 1024 le pillage de Tinnîs par une garnison de troupes noires qui n'avaient pas reçu leur soldes montre que l'ordre fatimide n'était pas assuré partout, la situation pourrait avoir été un peu différente que dans les villes syro-palestiniennes⁵⁶. Les sources semblent indiquer que les cités littorales du delta du Nil étaient plus étroitement surveillées à cette époque que

51 Ibn al-'Adîm, *Zubdat*, I, p. 274. Nāṣir-i Khusraw, *Sefer Nameh*, p. 47. Maqrîzî, *Itti'āz*, II, p. 213.

52 Nāṣir-i Khusraw, *Sefer Nameh*, p. 19. TS 8 J 19 f. 9, recto, l. 14-15, éd. Gil, *Eretz Yisra'el*, III, doc. 471, p. 142-145.

53 En 1031, Mukhtār al-Dawla b. Nazzāl, le gouverneur et Amîn al-Dawla, le cadî sont envoyés par le calife al-Zāhir (r. 1021-1035) pour assister un émir local, Naṣr b. Musharraf, contre les Byzantins. En 1033, il semble que le gouverneur Ibn Nazzāl décida de négocier avec les troupes grecques et qu'à nouveau, le cadî se soit fait le garant du maintien de l'ordre fatimide dans la cité. Cf. Anṭākî, *Histoire*, XXXV11, p. 506. Tadmurî, *Ṭarābulus*, p. 229, 245.

54 Tadmurî, *Ṭarābulus*, p. 240.

55 Ibn Taghrî Birdî, *Nujūm*, V, p. 79.

56 Musabbihî, *Akhbār Miṣr*, p. 43, 57.



FIGURE 17 Les villes portuaires et les districts côtiers du Bilād al-Shām

ne pouvaient l'être certaines cités du Shām. Les autorités centrales, soucieuses d'éviter les débordements dans ces villes qui rapportaient beaucoup au trésor égyptien s'efforcèrent d'y nommer des gouverneurs directement soumis au pouvoir central et donc de ne pas les donner en *iqṭā'*. Le texte du pseudo-Ibn al-Muqaffa' témoigne du changement relativement rapide des gouverneurs dans une ville comme Alexandrie. Le renouvellement fréquent des administrateurs d'Alexandrie contraste fortement avec ce qui se passait à Tyr ou à Tripoli à la même période. Les raisons de ces mutations ne sont jamais clairement données à part dans quelques cas spécifiques. Ainsi, dans les années 1050, le gouverneur d'Alexandrie, al-Mu'ayyad Ḥiṣn al-Dawla Abū Tirāb Ḥaydara b. Mīruwā, un Kutāma ayant servi en Syrie, fut évincé, car les autorités centrales le trouvaient trop complaisant à l'égard des chrétiens⁵⁷. Si la raison est ici assez claire, les choses semblent parfois moins évidentes. L'administration ne souhaitait pas laisser trop de temps à la tête d'une ville réputée frondeuse, des hommes susceptibles de nouer des liens personnels avec certaines populations qui pouvaient les convaincre d'être plus conciliants à leur égard. Ibn al-Muqaffa' précise qu'al-Mu'ayyad Ḥiṣn al-Dawla était notamment en affaires avec un ami à lui, un certain Abū Ghālib b. Sulaymān, véritable factotum du gouverneur pour toutes les marchandises qui arrivaient pour lui de Syrie et de Palestine⁵⁸. L'implication des administrateurs dans les affaires commerciales paraissait inévitable. Si cela pouvait être toléré jusqu'à un certain point, il faut croire que le gouverneur dépassa les bornes. Un moyen d'éviter que de tels liens d'homme à homme ne se développent trop et que les intérêts personnels du gouverneur ne passent devant ceux de la dynastie consistait à renouveler fréquemment les gouverneurs locaux. Les renseignements sur des villes comme Damiette et Tinnīs sont plus rares. Il semble seulement que dans les années 1020, les deux cités se trouvaient sous la juridiction d'un seul gouverneur militaire (*mutawallī al-ḥarb*)⁵⁹.

Les divers cas évoqués, que cela soit celui de Faṭḥ ou de Ṣāliḥ b. Mirdas, mais aussi al-Dizbirī ou Ibn Abī 'Uqayl, sont significatifs du pragmatisme de la dynastie qui modifia son mode d'emprise, de contrôle sur certaines cités côtières en fonction du contexte et de ses intérêts du moment. Le fait que ces échanges aient à chaque fois ou presque concerné les villes littorales constitue une preuve supplémentaire de la prospérité de ces villes qui étaient donc

57 Il avait prévenu l'auteur d'une inspection des églises de la ville afin de calculer les richesses qu'elles contenaient et pour prélever une taxe supplémentaire. Cf. Ibn al-Muqaffa', *Egyptian Church*, II-3, éd. p. 178-181, tr. p. 269-275.

58 Ibn al-Muqaffa', *Egyptian Church*, II-3, éd. p. 179, tr. p. 272.

59 Musabbihī, *Akhbār Miṣr*, p. 43.

susceptibles de rapporter beaucoup à celui qui les contrôlait et à l'Administration. La guerre civile qui éclata dans les années 1060 bouleversa la donne et, à partir de 1073, l'arrivée de Badr al-Jamālī put représenter un certain retour aux sources en matière d'administration des villes littorales.

1.1.3 De Badr al-Jamālī aux croisades : le retour de l'ordre ancien ?

L'arrivée au pouvoir de Badr al-Jamālī puis les croisades correspondent certes à des contextes différents, mais, dans les cités littorales, cela se traduit par une même volonté. Dans les années 1070, la dynastie eut du mal à s'opposer efficacement à la progression des Seldjoukides. Badr considéra que les villes portuaires d'Égypte comme celles de Syrie et de Palestine devaient être plus étroitement contrôlées. Sous la direction du vizir, les autorités tentèrent de renouer avec un contrôle plus direct des cités portuaires qui s'étaient presque toutes soulevées contre l'ordre fatimide. Il fallait toutefois commencer par reprendre les cités littorales, voire le delta dans son ensemble, qui se trouvaient aux mains de rebelles. À peine arrivée au Caire, Badr partit donc à la reconquête des espaces côtiers du delta du Nil où s'étaient installés les Berbères Lawāta. Il pourchassa et élimina sans pitié tous ceux qui avaient rejeté la tutelle d'al-Mustanşir. Badr désigna ensuite des individus de confiance. Ainsi, dans les années 1090, Badr nomma à la tête d'Alexandrie un de ses affranchis, un certain Nāşir al-Dawla Aftakīn al-Turkī (m. 1095)⁶⁰. Il se pourrait aussi qu'un des fils de Badr, al-Awḥad, ait occupé la fonction vers 1084-1085⁶¹.

Au Bilād al-Shām, que Badr connaissait bien pour y avoir occupé plusieurs postes de gouverneurs, il organisa des opérations militaires pour reprendre en mains les cités portuaires insoumises. La chose était beaucoup moins évidente qu'en Égypte, car les cités rebelles se trouvaient dans la sphère d'influence des émirs seldjoukides alors en pleine expansion. En dépit de ses échecs devant Tyr, Badr n'abandonna pas son projet de reconquête du littoral syro-palestinien dont la maîtrise était alors indispensable à l'économie de l'Égypte même si le vizir avait commencé à réorienter la dynastie vers des horizons plus méridionaux⁶². Il attendit patiemment que l'occasion se présente. Ce n'est qu'en 1089-1090 qu'il put enfin lancer une vaste campagne militaire menée par Nāşir al-Dawla al-Juyūshī⁶³. Là encore, pour gérer ces villes, il fallait des hommes sûrs et des troupes fidèles. Les noms de Munīr al-Dawla al-Juyūshī

60 Ibn al-Qalānisī, *Dhayl*, p. 120. Maqrīzī, *Khīṭaṭ*, II, p. 393-395. Maqrīzī, *Muqaffā*, II, p. 130, 230.

61 Ibn al-Muqaffā', *Egyptian Church*, II-3, éd. p. 341, tr. p. 217. Ibn Muyassar, *Muntaqā*, p. 46-47.

62 Voir notre chapitre sur la politique fatimide en mer Rouge.

63 Ibn al-Athīr, *Kāmil*, x, p. 176. Ibn Muyassar, *Muntaqā*, p. 50. Ibn al-Qalānisī, *Dhayl*, p. 120. Maqrīzī, *Itti'āz*, II, p. 326. Ibn al-Taghrī Birdī, *Nujūm*, v, p. 128.

et al-Kutayla, gouverneurs nommés par Badr une fois Tyr reprise, mettent en évidence leurs liens personnels avec celui qui se faisait appeler Badr al-Jamālī *amīr al-Juyūsh*⁶⁴. Comme nous l'avons vu, la politique du fils et successeur de Badr au vizirat, al-Afḍal, à l'égard des cités littorales syro-palestiniennes se modifia progressivement. Il abandonna notamment Tyr au contrôle de l'atabeg de Damas. Malgré les efforts du calife al-Āmir (r. 1101-1130) et du vizir al-Ma'mūn al-Baṭā'ihī, pour reprendre Tyr en gestion directe, cela n'empêcha pas la ville de tomber en 1124⁶⁵. À Ascalon, dernier bastion fatimide sur le littoral palestinien, une inscription épigraphique datant de l'année 1150 évoque le cadī al-Ashraf (m. 1151)⁶⁶ et le gouverneur militaire de la cité, Nāṣir al-Dawla Yāqūt⁶⁷. L'inscription fournit des indications intéressantes quant aux titres officiels du cadī al-Ashraf puisqu'il est qualifié de *mu'tamad al-khilāfa*, qui signifie qu'il avait reçu l'autorisation de l'imam d'exercer à Ascalon. Il est aussi qualifié « d'émissaire de l'émir des croyants (*walī amīr al-mu'minīn*) », titre le plus élevé parmi les cadīs et de « préposé du jugement puissant (*mutawallī al-ḥukm al-'azīz*) » qui se rapporte au poste de cadī de la ville⁶⁸. Le gouverneur était, quant à lui, un homme du vizir 'Alī b. Sallār (m. 1153)⁶⁹.

En Égypte, l'importance que les Fatimides accordèrent au contrôle d'Alexandrie et des autres villes portuaires durant les croisades ne fait aucun doute. Cela se perçoit à travers la personnalité des divers gouverneurs et autres administrateurs nommés à la tête de ces villes. Il s'agissait d'une marque d'estime et de confiance que d'y être nommé et une cité comme Alexandrie ne souffrait d'être laissée à un incapable ou à un médiocre. Ibn Sallār se vit confier la responsabilité d'Alexandrie parce qu'il était le plus doué des militaires dans l'entourage du calife. La ville lui servit de tremplin vers le vizirat qu'il atteignit sous le calife al-Zāfir (r. 1149-1154)⁷⁰. Il existe évidemment d'autres indices de l'implication directe du pouvoir central fatimide dans l'administration d'Alexandrie où se trouvaient les sièges de deux organismes administratifs essentiels de l'Égypte : le

64 Ibn al-Athīr, *Kāmil*, x, p. 223. Ibn Muyassar *Muntaqā*, p. 51. Ibn al-Qalānīsī, *Dhayl*, p. 124-125. Maqrīzī, *Ittī'āz*, 11, p. 328. Ibn al-Taghrī Birdī, *Nujūm*, v, p. 238.

65 Voir le chapitre 2.

66 De son nom complet al-Ashraf Bahā' al-Dīn Abū Majd 'Alī b. al-qāḍī al-Sa'īd Abū Muḥammad al-Ḥasan b. al-Ḥasan b. Aḥmad b. al-Faraj b. Aḥmad al-Lakhmī al-'Asqalānī. Cf. Ibn Shaddād, *al-'Alāq al-Khaṭīra*, p. 204.

67 Sharon, « A new Fatimid inscription from Ascalon », p. 61-86. Sharon, *Corpus*, 1, p. 166-167.

68 Qalqashandī, *Ṣubḥ*, v1, p. 107.

69 Voir le chapitre 2.

70 Ibn Khallikān, *Wafayāt*, 1, p. 515-516.

khums et le *matjar*, deux organismes chargés de prélever des taxes sur le commerce et certains produits stratégiques⁷¹.

Dans les cités portuaires, les cadis cumulaient souvent leur charge avec celle d'inspecteur des douanes (*mushārif*), car la gestion d'un tel service requérait des compétences juridiques. Cette association est attestée à Alexandrie en 1163, mais elle se retrouve à de multiples reprises au cours de l'histoire fatimide. Mu'tamin al-Dīn b. Miskin, successeur du cadi al-Ashraf à Ascalon, est ainsi qualifié de *mushārif* de la ville⁷². Si une telle association ne fut peut-être pas systématique, elle semble pourtant relativement commune, car dans les années 1050, un certain Abū-l-Ḥusayn 'Abd al-Wahhāb b. 'Alī al-Ṣinrāqī fut nommé cadi et *mushārif* d'Alexandrie⁷³. Les cadis cumulaient donc les fonctions judiciaires, économiques et financières, parfois aussi militaires. Ils exercèrent aussi le contrôle sur l'entrée et la sortie des populations, notamment des réfugiés. En 1098, une lettre de la Geniza indiquait qu'il fallait l'autorisation du cadi pour pouvoir s'installer dans la cité d'Ascalon⁷⁴. Le contexte aidant, cette surveillance se renforça après la chute de Tyr en 1124. Le vizir al-Ma'mūn ordonna au cadi de la ville d'accroître le contrôle sur les nouveaux arrivants afin de ne pas laisser les étrangers s'installer dans la cité s'ils ne venaient pas pour commercer, activité qui n'impliquait qu'un court séjour dans la ville. Le vizir conseilla notamment de mener une enquête plus poussée sur ces étrangers et de ne pas se contenter de les interroger sur leur filiation et leur patronyme (*kunya*) ou leur ville d'origine comme il était d'usage⁷⁵. La peur de l'espion, le manque de place au fur et à mesure que le flot de réfugiés de guerre augmentait, les cadis et les pouvoirs centraux redoutaient aussi ces bouches supplémentaires à nourrir en cas de siège alors que l'administration centrale avait à sa charge le ravitaillement des cités côtières considérées comme des postes-frontière⁷⁶. Ce statut particulier amena en outre les Fatimides à développer un diwan spécial.

1.2 *Le dīwān al-thughūr*

La notion de *thaghr* est étroitement liée à l'idée de guerre sainte. Elle s'appuie sur le fait que les villes qui se trouvaient près des territoires ennemis, donc les plus menacées, étaient considérées comme des places fortes frontalières d'un

71 Ibn Mammātī, *Qawānīn*, p. 325. Nous reviendrons en détails sur le fonctionnement et le rôle de ces services particuliers dans le chapitre consacré au commerce. Cf. Chapitre 9.

72 Maqrīzī, *Khiṭaṭ*, 11, p. 406.

73 Ibn al-Muqaffa', *Egyptian Church*, 111-2, éd. p. 175, tr. p. 267.

74 TS 13 J 16, f. 18, l. 8-10, éd. Gil, *Eretz Yisra'el*, 111, doc. 569, p. 429-430.

75 Ibn Muyassar, *Muntaqā*, p. 90.

76 Bramoullé, « Les littoraux du Bilād al-Shām fatimide et la guerre », p. 327-328.

monde musulman (*dār al-islām*) érigé en tant que sanctuaire inviolable qu'il fallait protéger du territoire de la guerre (*dār al-ḥarb*), zone qui correspondait aux zones contrôlées par les chrétiens⁷⁷. Considérer certaines villes comme des *thaghs* revenait donc à reconnaître qu'au-delà, la zone n'était plus contrôlée par la dynastie. L'inverse était vrai, car ne plus octroyer ce statut à certaines villes revenait à faire passer l'idée que la menace avait été repoussée plus loin et qu'il n'y avait donc plus de danger à redouter. Donner ou enlever ce titre n'avait donc rien d'anodin. Cela faisait passer un message à la population. Il serait étonnant que les Fatimides, dont la capacité à communiquer et à faire passer des messages idéologiques fut particulièrement développée, n'aient pas saisi cette possibilité. Nous avons vu qu'au premier temps de la conquête fatimide de la Palestine, les califes souhaitèrent prendre directement entre leurs mains le contrôle des cités côtières. Il semble que, peu à peu, un service particulier fut créé, le « Bureau des postes-frontière » ou *dīwān al-thughūr*. Les postes-frontière constituaient des lieux qui méritaient ou nécessitaient des aménagements spécifiques ainsi qu'un traitement administratif particulier. S'il ne fait aucun doute qu'il exista un *dīwān al-thughūr* sous les Fatimides, plusieurs questions se posent toutefois quant à la date de sa mise en place et sur les raisons qui purent pousser à sa création, mais aussi sur son rôle.

1.2.1 Des *thaghs* sans diwan ?

En plaçant les villes portuaires directement sous leur contrôle et non plus sous celui des diwans régionaux, les premiers califes créèrent une sorte d'unité entre toutes les villes littorales de la façade méditerranéenne. Malgré cette apparente unité administrative qui tentait de faire fi de la géographie, les cités littorales d'Égypte et du Bilād al-Shām ne furent peut-être pas considérées exactement de la même manière. Les villes côtières depuis Gaza jusqu'à Tripoli se trouvaient bien plus près des territoires byzantins que les cités égyptiennes. Au x^e siècle, les villes syro-palestiniennes furent particulièrement menacées par les Byzantins. Les chroniqueurs arabes mentionnent les menées grecques contre les ports dans les années 970-980⁷⁸. Les ports de Syrie et de Palestine étaient donc considérés comme des *thaghs*. Ce statut avait été élaboré entre l'époque umayyade et les premiers califes abbassides⁷⁹. Ces villes littorales

77 Sur le terme de *thaghr* et *dār al-ḥarb* voir notamment : Abel, « Dār al-ḥarb », p. 126. Bonner, « The Naming of the Frontier: Awasim, Thughur and the Arab Geographers », p. 17-24. Latham, Bosworth, « Thughūr », p. 446.

78 Sur cet aspect, voir entre autres sources : Anṭākī, *Histoire*, xxiii, p. 443, 455, 459. Nuwayrī, *Nihāyat*, xxviii, p. 150-151, 158-159. Ibn al-Dawādārī, *Kanz*, vi, p. 170-171, 232.

79 Bonner, « The Naming of the Frontier: Awasim, Thughur and the Arab Geographers », p. 17-24.

syro-palestiniennes représentaient les cibles favorites des navires byzantins et, en conséquence, elles constituaient autant de sites privilégiés de l'accomplissement du jihad. Dès les VII^e et VIII^e siècles, les fortifications des villes de la côte syrienne avaient été renforcées. Des aménagements spécifiques, les ribats (*ribāṭ*, pl. *ribāṭāt*), avaient été établis le long des côtes musulmanes⁸⁰. Les villes côtières de Syrie jouissaient d'une aura particulière et une littérature vantant les mérites religieux (*faḍā'il*) des littoraux syro-palestiniens fut développée dès le VII^e siècle⁸¹. Acre, Césarée ou encore Ascalon, devinrent l'objet de prières spéciales et furent considérées comme des villes dans lesquelles il y avait un mérite particulier à servir, car elles se trouvaient en première ligne face à l'ennemi⁸². Le Paradis y était plus facilement accessible qu'ailleurs pour ceux des musulmans qui s'y installaient volontairement et étaient prêts à devenir des martyrs pour en assurer la défense⁸³. Dans les années 960 et 970, les littoraux de Syrie et de Palestine s'avéraient d'autant plus attractifs pour les volontaires qu'ils étaient sous la menace des Byzantins. Les musulmans originaires de certaines villes de l'intérieur de la Syrie avaient un lieu de ribat presque attitré sur la côte. Durant la saison de la navigation, les habitants de Damas privilégiaient ainsi Tripoli pour accomplir leur « service de ribat ». Quant aux habitants de Homs, il se rendait à Tortose (*Anṭartūs*)⁸⁴. Dans les années 970-980, une chaîne de sites qualifiés de ribats courait sur la façade littorale de Syrie-Palestine. Il y était possible de s'enrôler pour participer à la guerre sainte ou, en certaines

80 Sur les ribāts en général voir : Khalilieh, « The Ribāt system and its role in coastal navigation », p. 212-225. Picard, Borrut, « Rābata, Ribāt, Rābita : une institution à reconsidérer », p. 33-65.

81 Cet attrait n'était du reste pas propre aux ribāts de Syrie. Durant la période maghrébine de la dynastie fatimide (909-969), un récit concernant le ribāt de Sousse met en scène une petite fille qui, passant devant le ribāt à la nuit tombée et constatant la lumière à l'intérieur, dit alors à sa mère qu'elle était rassurée de savoir que les *murabīṭūn* étaient arrivés pour les défendre. En Ifrīqiyya, le ribāt de Monastir était, à l'instar du jihad lui-même, considéré comme une « des portes du paradis » (*abwāb al-jina*) attirant des musulmans originaires de l'intérieur de l'Ifrīqiyya prêt à défendre les habitants et ces territoires musulmans des attaques des Byzantins installés en Sicile ou en Italie du sud. Mālikī, *Riyāḍ*, II, p. 294. Labīdī, *Manāqib*, éd. p. 35, tr. p. 226.

82 Wāsiṭī, *Faḍā'il*, p. 12-13. Ibn 'Asākir, *Ta'rikh*, I, p. 271 ; II, p. 107, 125, 188-189.

83 C'était vrai de tout territoire musulman au contact de territoire chrétien. Ainsi Ibn Shaddād indique que servir un seul jour à Antioche, ville frontière de l'Islam face aux territoires byzantins et sujette à de nombreux raids, cela équivalait à servir mille jours ailleurs. Anne-Marie Eddé citant Ibn Shaddād. Cf. Eddé, « La description de la Syrie du Nord de 'Izz al-Dīn Ibn Shaddād. *Al-'Alāq al-khaṭira fi Dhikr umarā' al-Shām wa-l-Jazīra* », p. 366-367.

84 Tortose passa aux mains des Byzantins en 386/995-996. Cf. Ibn Ḥawqal, *Ṣūrat al-arḍ*, éd. p. 175, 177-178, tr. I, p. 172, 173. Anṭākī, *Histoire*, xxIII, p. 178.

occasions, de racheter aux Byzantins des prisonniers musulmans⁸⁵. Les années 975-980 avaient justement vu les troupes byzantines tenter de profiter de la déstabilisation que l'arrivée des Fatimides dans la région avait provoquée pour attaquer plusieurs cités côtières tout juste passées aux mains d'un pouvoir fatimide encore très incertain. Les Fatimides ne pouvaient concéder le moindre pouce de terrain ni montrer des signes de faiblesse face aux Byzantins. Il en allait de leur crédibilité, de leur renommée et, en quelque sorte, d'une promesse faite par al-Mu'izz aux habitants de l'Égypte, aux réfugiés de Tarse et de Cilicie installés en Syrie ou en Palestine, de relancer la guerre sainte⁸⁶.

Le phénomène de réappropriation des cités littorales par le calife et la création d'une sorte d'unité administrative sous la dépendance directe du calife fatimide et aux dépens du découpage administratif classique, doit être à la fois perçu dans une perspective militaire, celle de la conquête de nouveaux territoires, mais aussi analysé à l'aune de la lutte idéologique que se livraient Fatimides et Abbassides ainsi que de leurs prétentions universalistes respectives⁸⁷. Véritables frontières du monde musulman, la reprise en main des cités littorales par les Fatimides n'est pas sans rappeler les faits évoqués par Ṭabarī à propos de Hārūn al-Rashīd. Vers 786-787, ce dernier « détacha tous les postes-frontière de la Jazīra et de Qinnasrīn et les constitua en un seul ensemble appelé *al-ʿawāšim* » sur lequel il exerçait un contrôle direct⁸⁸. Cette transformation administrative réalisée par le calife abbasside visait sans aucun doute à donner l'impression que les espaces frontaliers du monde musulman étaient désormais érigés en une zone quasi sacrée pour le calife abbasside. Les transformations administratives ultérieures et les difficultés rencontrées par les califes irakiens ou leurs lieutenants dans ces mêmes régions au IX^e siècle et surtout au X^e siècle constituèrent autant de coups portés à l'idéologie développée par les califes de Bagdad⁸⁹. Au même moment, les Fatimides connaissaient de brillants succès contre les chrétiens de Sicile et d'Italie du Sud. Ainsi, à deux siècles d'intervalle, il ne serait pas étonnant que les Fatimides aient souhaité reproduire à leur manière le geste d'al-Rashīd afin de montrer à tous

85 Muqaddasī, *Aqālīm*, p. 177. Il cite notamment Mimash, Ascalon, Ashdod, Mahuz Yubna, Jaffa et Arsūf comme sites de rachat.

86 Il s'agit alors d'une lettre du calife lue par le général Jawhar aux notables de Fustāt venus écouter les propositions des conquérants. Cf. Bianquis, « La prise de pouvoir par les Fatimides en Égypte », p. 49-108. Lev, « The Fatimids conquests of Egypt, military, political and Social Aspects », p. 315-328.

87 Nous avons analysé d'autres aspects de cette lutte dans le chapitre consacré à la construction navale.

88 Ṭabarī cité par M. Bonner. Cf. Bonner, « The Naming of the Frontier : Awasim, Thughur and the Arab Geographers », p. 19.

89 Picard, *Mer des califes*, p. 263-264, 274.

que désormais, grâce à leurs navires et leurs troupes, les Fatimides prenaient à leur compte le rôle de protecteur des villes côtières et plus largement du monde musulman.

L'enjeu idéologique et religieux constituait un élément essentiel de l'attitude des premiers Fatimides à l'égard des cités portuaires de Syrie-Palestine et d'Égypte. Il fallait donner aux habitants de ces régions côtières stratégiques toutes les preuves que leurs nouveaux maîtres, des ismaéliens, allaient entreprendre une résistance active que les Ikhshidides et les califes abbassides n'avaient su mener à bien. En Ifrīqiyya et en Sicile, le bilan des Fatimides plaidait largement en leur faveur. Cette politique visait à s'assurer du calme des habitants des ports qui étaient surtout destinés à accueillir les troupes nécessaires à la poursuite des ambitions fatimides vers l'Orient. Dans cette situation, tout ce qui concernait la défense portuaire devait revêtir un caractère hautement stratégique. Séparer des attributions des gouverneurs de district la gestion des villes côtières pour la placer sous la coupe directe du calife ou de son vizir, permettait d'envoyer un message aux populations littorales qui attendaient que les engagements soient tenus.

Durant le x^e siècle, les cités du Shām virent arriver de nombreux musulmans désireux de participer à la guerre sainte contre les Byzantins. Toutefois, si la plupart des villes littorales étaient considérées comme des postes-frontière par la population, il n'est selon nous pas si évident que cela que cette perception populaire se soit traduite par la création d'une catégorie administrative dès cette période. Il faut en effet établir une différence entre la perception de la population qui considérait la plupart des villes littorales comme des *thaghrs* et l'administration centrale qui pouvait parfois rejoindre la population en accordant à ces cités des aides ponctuelles, mais qui développa aussi une catégorie administrative particulière qui ne correspondait peut-être pas toujours à l'esprit commun. Ainsi, Alexandrie est parfois qualifiée de *thaghr* dans les textes de la Geniza du XI^e siècle, mais cela n'est peut-être pas significatif de son véritable statut administratif. Moshé Gil estime en outre que le vocable en question possède la même origine étymologique que le terme hébreu *sha'ar*, mot qui peut se traduire par porte, mais qui désigne plus largement un endroit par lequel on passe afin d'accéder ailleurs⁹⁰. Ainsi, dans les lettres de la Geniza, *thaghr* n'aurait pas forcément de rapport avec la guerre sainte ou avec un statut administratif, mais davantage avec le fait que la cité constituait la principale porte de sortie des marchandises qui transitaient par l'Égypte vers la Méditerranée. Dans tous les cas, à partir d'une certaine date, plusieurs textes

90 Gil, « Shipping in the Mediterranean in the Eleventh century A. D. », p. 271.

émanant des archives fatimides paraissent avoir donné au vocable *thaghr* une signification administrative et plus simplement religieuse.

La propagande fatimide était très élaborée et plus subtile, sans doute, que celle des Abbassides. Il est donc possible que les Fatimides n'aient pas traité leurs cités portuaires de la même manière afin d'adapter leur message aux populations de Syrie-Palestine et d'Égypte qui n'étaient pas concernées au même chef par le danger byzantin. Les cités égyptiennes se trouvaient en effet plus éloignées des zones de conflit que celles de Palestine et de Syrie. Les villes côtières du delta du Nil étaient plus difficiles d'accès pour les flottes byzantines, elles furent donc moins souvent prises pour cibles que les ports syro-palestiniens, notamment dans les toutes premières années de la présence fatimide en Égypte.

1.2.2 Mise en place et rôle du *dīwān al-thughūr*

Dans l'architecture administrative fatimide, le *dīwān al-thughūr* constituait l'un des sous *diwan* dépendant du Bureau des finances (*dīwān al-amwāl*)⁹¹. Il s'agissait donc d'un service à vocation fiscale qui fonctionnait comme le *dīwān al-Ṣa'īd* pour la Haute-Égypte, ou le *dīwān* du delta (*dīwān asfal al-arḍ*)⁹². Des secrétaires (*kuttāb*, sing. *kātib*) se rendaient dans les villes frontières afin d'y prélever les impôts ou établir des billets pour tous les arriérés de paiement. Le *dīwān al-thughūr* n'avait donc a priori que peu à voir avec la notion de guerre sainte pourtant liée à celle de *thaghr*. Les cités portuaires rapportaient beaucoup de numéraire à la dynastie et cela permet de comprendre la présence, dans les *thaghrs*, des différents administrateurs que nous avons pu évoquer précédemment comme le *naẓīr* et autre *mushārīf* qui étaient sans doute des employés de ce diwan dans les villes frontières. Si l'on en croit les explications fournies par Ibn Mammātī qui rédigea juste après la fin de la période fatimide, parmi les *thaghrs*, Alexandrie était la plus importante de toutes puisqu'elle était le siège de certaines fonctions gouvernementales qui ne se trouvaient pas ailleurs (*Khums* et *Matjar*)⁹³. Quelques décrets (*sijillāt*, sing. *sijill*) datant du

91 Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 92. Qalqashandī, *Ṣubḥ*, III, p. 566-569.

92 Ibn al-Ṭuwayr décrit le fonctionnement du *dīwān al-Ṣa'īd* en ces termes : « Le travail dans le *dīwān al-Ṣa'īd*, qui comprend le haut et le bas Ṣa'īd ; il s'y trouve des fonctionnaires subordonnés, parmi lesquels certains s'occupent de l'inspection. Il est de leur devoir de faire des mémos concernant les demandes d'argent particulières. Le chef du diwan met un entête sur les mémos, de sa propre main et transmet cela au chef de grand diwan qui rédige l'ordre de collecter la somme, et il passe cela à un chambellan ou à qui il veut. Il a une liste quotidienne qu'il prend des employés lorsqu'il est avec eux, ainsi qu'une copie qu'il présente aux principaux *dīwans* ». Cf. Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 91.

93 Ibn Mammātī, *Qawānīn*, p. 325.

XII^e siècle font aussi allusion à un bureau de l'inspection des postes-frontière (*dīwān al-istīfā 'alā al-thughūr*) où furent enregistrées des décisions califales concernant les moines du mont Sinai dont les ressources furent parfois confisquées de manière illégale par les gouverneurs militaires de la région d'al-Ṭūr⁹⁴. Cette ville n'était apparemment pas considérée comme une ville frontière au sens strict, mais il semble qu'elle avait été détachée de son diwan traditionnel, le *dīwān al-sharqiyya* pour être placée sous la juridiction du bureau des postes-frontière. Dans tous les cas, l'impression qui se dégage de ces quelques références est que ce bureau n'avait pas uniquement un rôle fiscal, mais peut-être aussi militaire. Dans ce domaine, toutefois, les textes ne disent rien de clair. S'il n'est pas absurde d'envisager que les Fatimides, prenant en compte les particularités fiscales des cités portuaires fréquentées par de nombreux marchands, souhaitèrent les englober dans une catégorie administrative indépendante, alors que géographiquement elles auraient pu être comprises dans le « Bureau du Delta (*dīwān aṣfal al-arḍ*) », plusieurs documents semblent montrer que ce statut administratif de *thaghr* possédait une connotation militaire qui transparaît à travers l'évolution des listes de postes-frontière laissées par les auteurs à partir du XI^e siècle (cf. tableau 5). D'après ces listes, les villes littorales ne furent peut-être pas toutes considérées comme des *thaghrs* par l'administration centrale. Cela pose alors la question de la date de mise en fonction de ce diwan, des raisons qui poussèrent les Fatimides à le créer et des critères qui faisaient qu'une cité rentrait dans cette catégorie ou pas.

La période de mise en fonction de ce service est difficile à déterminer, mais on peut affirmer qu'aucun diwan de la sorte n'existait en Ifrīqiyya. Ce service constitue bien une création égyptienne. Pour autant que les sources permettent d'en juger, aucun service portant le nom de *dīwān al-thughūr* n'est mentionné dans les quelques textes qui concernent sans ambiguïté la fin du X^e siècle ainsi que le XI^e siècle. L'administrateur fatimide que fut Musabbiḥī n'utilise jamais le mot de *thaghr* lorsqu'il désigne les villes littorales syro-palestiniennes. Il les appelle par leur nom ou sous l'expression générique de « forteresses côtières de Syrie (*al-ḥuṣūn al-shāmīyya*) ». Néanmoins, à la même époque, Yaḥyā al-Anṭākī, qui n'était pas un administrateur, évoque quant à lui des « postes-frontière de Syrie-Palestine (*al-thughūr al-shāmīyya*)⁹⁵. Les sources ne disent rien de clair quant à la constitution de ce *dīwān al-thughūr*. Il est simplement cité par plusieurs auteurs, au premier rang desquels Ibn al-Ṭuwayr, à partir du XII^e siècle⁹⁶.

94 Stern, *Fatimid Decrees*, p. 53-58, 65-69.

95 Musabbiḥī, *Akhbār Miṣr*, p. 54. Anṭākī, *Histoire*, xviii, p. 826. Anṭākī, *Histoire*, xxxvii, p. 534.

96 Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 92.

TABLEAU 5 Listes des *thaghrs* selon les auteurs médiévaux^a

| Ibn al-Ma'mūn | Ibn al-Ṭuwayr | Ibn Mammātī | Maqrīzī | Qalqashandī |
|---------------|---------------|-------------|------------|-------------|
| Alexandrie | Alexandrie | Alexandrie | Alexandrie | Alexandrie |
| Damiette | Damiette | Damiette | Damiette | Damiette |
| Ascalon | Nastaraw | Tinnīs | Tinnīs | Nastaraw |
| Tyr | Burullūs | Rosette | Rosette | Burullūs |
| | Al-Faramâ | ʿAydhāb | ʿAydhāb | Al-Faramâ |
| | | | Assouan | |

a Nous avons laissé les listes dans l'ordre dans lequel les cités sont nommées.

L'analyse des textes semble indiquer que ce diwan ne fut pas créé avant la mort d'al-Afḍal (m. 1121).

Sous le vizirat de Badr, si ces villes étaient menacées, c'était alors surtout par les Seldjoukides. La lutte entre musulmans, même de rites différents, pouvait plus difficilement revêtir le caractère religieux lié à la notion de *thaghr* et à celle de jihad, d'autant plus qu'une partie des troupes fatimides était sunnite comme les Seldjoukides. Ces quelques raisons nous incitent à penser que ce service ne fut créé qu'à partir du développement des croisades. La première décennie du XI^e siècle correspond à une période de réformes militaires voulues par le vizir al-Afḍal qui entendait ainsi lutter avec plus d'efficacité contre la progression franque⁹⁷. La fondation du *dīwān al-thughūr* pourrait correspondre à cette période. Toutefois, après 1110, l'attitude du vizir fait douter de la création de ce service durant son vizirat. La création du *dīwān al-thughūr* nous semble davantage correspondre à la volonté de reprise en main de Tyr par le nouveau vizir al-Ma'mūn al-Baṭā'ihī et le calife al-Āmir. Dans l'ouvrage d'Ibn al-Ma'mūn qui, rappelons-le, s'appuie sur des documents d'archives réunis par son père, le terme de *thaghr* n'apparaît appliqué à Damiette et aux autres villes littorales qu'après la mort d'Al-Afḍal en 1121⁹⁸. Enfin, c'est dans la biographie que Maqrīzī consacre au vizir al-Ma'mūn al-Baṭā'ihī, vizir de 1121 à 1125, qu'il signale le système d'aide expédié de manière régulière en direction de Tyr et d'Ascalon grâce à la flotte, système qui correspond au fonctionnement du *dīwān al-thughūr*⁹⁹. Avant le vizirat d'al-Baṭā'ihī, les aides destinées aux cités

97 Sur la réforme militaire voir : Hamblin, *The Fatimid Army*, p. 42. Lev, *State and Society*, p. 100-103.

98 Ibn al-Ma'mūn, *Akhbār Miṣr*, p. 70-71, 95.

99 Ibn al-Qalānisi, *Dhayl*, p. 207. Maqrīzī, *Itti'āz*, III, p. 96. Maqrīzī, *Muqaffā*, VI, p. 260.

littorales étaient beaucoup plus ponctuelles. L'année 1123 correspond aussi à la réfection de la muraille d'Alexandrie¹⁰⁰. Les autres cités littorales du delta virent aussi leurs fortifications rénovées durant ces mêmes années 1120. Ces quelques éléments ne constituent pas une preuve absolue, mais le faisceau de preuves paraît suffisant pour penser que le *dīwān al-thughūr* fut créé peu après la mort d'al-Afḍal en 1121.

Si l'on s'intéresse maintenant aux villes considérées comme des *thaghrs* par l'administration fatimide, il existe plusieurs listes qui semblent tardives et qui sont loin d'être identiques (cf. tableau 5)¹⁰¹. À moins de considérer les divergences entre les auteurs comme des omissions, ce qui est toujours possible, cela témoignerait plutôt que la liste des *thaghrs* n'avait rien de figé. Elle évolua sans doute en fonction du contexte militaire. Il semble assez évident que si ce service fut créé durant la décennie 1120, les villes les plus exposées aux dangers étaient alors Tyr et Ascalon qualifiées de *thaghr Ṣūr* et *thaghr 'Askalān*¹⁰². Ibn al-Ma'mūn mentionne aussi les « *thughūr al-sāhilīyya* », en relation avec les districts de Palestine qu'il s'agissait d'aller secourir par la mer au printemps 1123¹⁰³. Chez ce même auteur, le vocable *thaghr* est associé à deux villes égyptiennes, il s'agit d'Alexandrie et de Damiette respectivement qualifiées de « *thaghr al-Iskandariyya* » et « *thaghr Dimyāt* » pour la première fois depuis l'arrivée des Fatimides en Égypte¹⁰⁴.

Quelques incongruités apparaissent dans la liste de *thaghrs* d'Ibn al-Ṭuwayr (1130-1220). En effet, il peut sembler étrange qu'une ville aussi importante que Tinnīs pour l'économie égyptienne ne soit pas mentionnée comme ville frontière alors que des cités relativement secondaires comme Nataraw ou Burullūs sont mentionnées comme *thaghrs*¹⁰⁵. Cette absence s'explique selon nous par le fait que Damiette et Tinnīs étaient considérées comme une seule et même entité administrative. Dès les années 1020, il existait un seul gouverneur militaire (*mutawallī al-ḥarb*) pour les deux villes, et les décrets califaux du XII^e siècle se réfèrent en permanence à une chambre d'inspection (*majlis al-istifā'*) commune aux deux cités ainsi qu'au diwan de l'inspection de Damiette et Tinnīs¹⁰⁶. Il est donc possible que dans l'esprit d'Ibn al-Ṭuwayr, le seul fait de citer Damiette comme *thaghr* ait suffi à faire comprendre au

100 Maqrīzī, *Itti'āz*, III, p. 106.

101 Ibn Mammātī, *Qawānīn*, p. 325. Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 92. Maqrīzī, *Khīṭaṭ*, I, p. 293. Qalqashandī, *Ṣubḥ*, III, p. 568.

102 Ibn al-Ma'mūn, *Akhbār Miṣr*, p. 71, 95.

103 Ibn al-Ma'mūn, *Akhbār Miṣr*, p. 60.

104 Ibn al-Ma'mūn, *Akhbār Miṣr*, p. 71.

105 Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 92.

106 Musabbihī, *Akhbār Miṣr*, p. 43. Stern, *Fatimid Decrees*, p. 35-39, 53-58, 65-69.

lecteur que Tinnîs était aussi concernée par ce statut. Il serait en effet étrange qu'al-Faramâ et Damiette soient considérées comme des *thaghrs* et pas Tinnîs qui se trouvait entre les deux. La même réflexion est possible pour Rosette qui, d'un point de vue douanier, dépendait d'Alexandrie¹⁰⁷. La mention d'al-Faramâ par Ibn al-Ṭuwayr alors qu'elle n'apparaît pas chez Ibn Mammâtî permet aussi de dater les propos du premier auteur. Faramâ se trouvait sur la route qui reliait la Palestine à l'Égypte. Son classement comme ville frontière était donc logique à la fois du point de vue militaire et fiscal. Elle fut razzîée une première fois lors de la célèbre expédition de Baudouin 1^{er} en 1118 et cela ne fut peut-être pas étranger au classement de cette cité comme *thaghr*. Sa disparition de la liste pourrait aussi la conséquence du second raid croisé de 1150 qui laissa la ville en ruine¹⁰⁸. Les cités du littoral syro-palestinien ne figurent plus dans la liste de l'auteur après la chute d'Ascalon en 1153. La liste dressée par Ibn al-Ṭuwayr pourrait donc être postérieure à 1153. L'absence de 'Aydhâb permet d'affiner un peu la datation. Le classement du port de la mer Rouge est selon nous postérieur au raid effectué par la flottille de Renaud de Châtillon durant l'hiver 1182-1183¹⁰⁹. Il faut toutefois bien avouer que la chronologie fine est difficile à établir et les raisons qui poussèrent les uns et les autres à considérer les cités en question comme des postes-frontière ne sont pas toujours explicites. Dans tous les cas, les divers changements constatés supposent que parmi les critères du choix des villes frontières, l'aspect militaire prenait une part importante et donc que le *dīwān al-thughūr* n'avait pas une vocation financière uniquement.

Pour comprendre les raisons qui incitèrent les Fatimides à mettre en place un service spécifique aux villes frontières, il n'est pas inutile de replacer la création de ce diwan dans le contexte de bataille idéologique que se livrait la dynastie ismaélienne et les défenseurs de l'orthodoxie sunnite, notamment les shaféïtes, très présents en Égypte. Nous pensons que la désignation de certaines villes littorales égyptiennes comme *thaghr* reflétait, d'une certaine manière, le nouveau rapport de force maritime qui se mettait alors en place à la fois en Égypte et en Méditerranée orientale. Rappelons, après d'Ibn Khaldūn, que la désignation d'Alexandrie comme *thaghr* datait des Abbassides et qu'elle « exprimait la crainte qu'avaient les Abbassides que la ville fût assaillie par mer »¹¹⁰. Il est fort probable qu'à leur arrivée en Égypte, les Fatimides ne considèrent pas Alexandrie et les autres villes littorales égyptiennes comme des villes frontières, non pas parce qu'elles n'étaient plus exposées à la menace

107 Ibn Mammâtî, *Qawānīn*, p. 327. Makhzūmī, *Minhāj*, p. 14.

108 Ibn Muyassar, *Muntaqā*, p. 144. Maqrīzī, *Itti'āz*, 111, p. 201.

109 Praver, *Royaume latin*, 1, p. 612-616.

110 Ibn Khaldūn, *Discours*, p. 553.

byzantine, mais surtout pour des raisons liées à la propagande. Dans le contexte de la lutte qui opposait les Fatimides aux Abbassides, il s'agissait de montrer à tous que les nouveaux maîtres de l'Égypte dominaient désormais l'espace maritime au point de ne plus redouter en Égypte aucune attaque chrétienne par la mer. Cela expliquerait que sous les Fatimides, Alexandrie, Damiette et les autres cités portuaires ne furent considérées officiellement comme des *thaghrs* qu'assez tard. Le changement de statut qui survint au cours du XII^e siècle reflétait le nouvel état d'esprit ou la nouvelle approche des tenants du pouvoir égyptien qui devaient éviter de s'aliéner davantage les shaféites de plus en plus influents dans le pays, surtout depuis que le grand maître de cette école, al-Silafī (m. 1180) s'était installé à Alexandrie en 1118¹¹¹. Au XII^e siècle, plusieurs des vizirs qui succédèrent à al-Afḍal étaient ouvertement shaféites. Les Fatimides n'étaient plus animés par les mêmes objectifs idéologiques que les fondateurs de la dynastie¹¹². Ils ne percevaient sans doute plus les côtes égyptiennes comme des espaces aussi inviolables que dans les périodes précédentes. Il faut peut-être considérer la fondation du *dīwān al-thughūr* comme une opération de communication destinée à l'opinion publique plus qu'une nécessité administrative. Dans la même logique, le service chargé à la fois de la construction navale et d'apporter des vivres par mer aux *thaghrs*, était indifféremment qualifié de *dīwān al-'amā'ir* ou de *dīwān al-jihād*¹¹³. Dans les deux cas, cela permettait de montrer à tous les musulmans que les Fatimides n'abandonnaient pas le devoir du jihad aux seuls Bûrides, mais participaient à la protection des musulmans de Tyr ou d'Ascalon. Les ressorts idéologiques sont essentiels pour comprendre ce qui poussa les hommes au pouvoir en Égypte à mettre en place le *dīwān al-thughūr*¹¹⁴. Ainsi, il faut peut-être lire la création de ce bureau des villes frontières et le développement du *dīwān al-jihād*, comme une forme d'adaptation de l'administration et de la politique fatimide au contexte religieux égyptien de plus en plus marqué par la pensée shaféite.

À bien des égards, les moyens que développèrent les maîtres du Caire pour tenter de garder le contrôle de leurs villes littorales peuvent apparaître comme des substituts au contrôle militaire relativement flottant qu'ils exercèrent sur leurs cités littorales.

111 Ibn Khallikān, *Wafayāt*, I, p. 43-44. Maqrīzī, *Muqaffā*, I, p. 433.

112 On peut citer parmi ces vizirs Riḍwān al-Walakhshī (1136-1138), al-Ādil b. Sallār (1148-1153), Ṭalā'ī b. Ruzzīk (1154-1161).

113 Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 94.

114 Sur ces aspects voir le chapitre 3, § 1 : « Le contrôle des cités littorales : entre idéologie et pragmatisme ».

1.3 *L'armée dans la ville : un contrôle superficiel*

L'analyse des diverses sources mentionnant les garnisons fatimides qui se trouvaient dans les cités littorales ou qui y étaient envoyées laisse une impression étrange. Le contrôle militaire que les Fatimides exerçaient sur ces villes semble assez superficiel. Par contrôle militaire nous entendons la maîtrise militaire du terrain. C'est-à-dire le nombre de soldats sous contrôle fatimide, qui dépendaient du Bureau de l'Armée (*dīwān al-jaysh*) et que l'administration postait dans chaque ville côtière.

Ainsi, dans les récits concernant Mubārak al-Dawla Faṭḥ, on apprend qu'il se rendit à Tyr avec toute l'armée (*wa-sāra jamī' al-ʿaskariyya ma'ahu*)¹¹⁵. Il faut comprendre qu'il fut accompagné par les troupes qui l'avaient soutenu lors sa révolte. Ainsi, entre 1017 et 1024, la force armée qui assurait la sécurité de Tyr au moins, et peut-être aussi de Saïda et de Beyrouth, n'était pas directement soumise aux Fatimides, mais obéissait-elle à Faṭḥ et recevait son salaire de lui. Un salaire qu'il fournissait sans doute à partir des revenus des trois cités que le gouvernement lui avait concédées. Comme pour Faṭḥ, il y a fort à parier qu'en 1058 Thimāl b. Šāliḥ ne vint pas seul pour prendre le contrôle des cités côtières, mais qu'il s'installa avec ses propres hommes, ceux qui lui permettaient de maintenir l'ordre à Alep et qui formèrent dès lors la garnison chargée de garder les villes dont leur chef avait maintenant la responsabilité. La possibilité pour un gouverneur d'entretenir ses propres troupes peut se déduire des récits qui relatent l'arrivée de Badr en Égypte en janvier 1073. Il avait été par deux fois gouverneur de Damas dans les années 1060 et il occupait le poste de gouverneur d'Acre lorsque al-Mustanšir lui proposa de venir en Égypte. Il n'accepta de prendre la défense du calife qu'à condition que ce dernier lui permette de venir avec ses propres hommes, des Arméniens comme lui, et de remplacer les troupes égyptiennes¹¹⁶. Tout ceci atteste qu'avant même de devenir le véritable maître de l'Égypte, Badr, qui fut au service de Jamāl al-Dawla b. ʿAmmār, frère ou cousin de Amīn al-Dawla b. ʿAmmār, et peut-être avant cela encore le *ghūlam* du gouverneur fatimide d'Alep, ʿAzīz al-Dawla Fātik (m. 1021)¹¹⁷, avait donc pu bénéficier de certaines ressources qui lui permettaient d'entretenir

115 Anṭākī, *Histoire*, xxxvii, p. 404. Il ne précise malheureusement pas combien cette armée comptait de soldats. À titre de comparaison, Yahyā rapporte que Manšūr b. Lu'lu se réfugia à Antioche avec 700 hommes qui furent tous inscrits sur le registre militaire local afin que ses soldats touchent leurs soldes désormais payée par les Grecs. Cf. Anṭākī, *Histoire*, xxxvii, p. 400.

116 Maqrīzī, *Muqaffā*, II, p. 228.

117 C'est l'hypothèse de Seta Dadoyan. Cf. Dadoyan, *Fatimid Armenians*, p. 11-12. Sur l'assassinat de ʿAzīz al-Dawla voir Ibn al-ʿAdīm, *Zubdat*, I, p. 220-222. Maqrīzī, *Ittīʿāz*, II, p. 131.

ses propres troupes¹¹⁸. Les autorités centrales semblent avoir toléré que certains gouverneurs entretiennent leurs propres hommes à condition que leur rétribution se fasse sur les ressources propres du gouverneur et que les troupes demeurent au service de la défense des intérêts de la dynastie. La limite entre la défense des intérêts personnels du gouverneur et les intérêts de la dynastie était très poreuse comme en témoigne l'épisode de la révolte du gouverneur d'Ascalon, Shams al-Khilāfa, en 1110-1111. Il recruta des hommes qu'il utilisa contre la garnison fatimide qui fut chassée de la ville¹¹⁹.

Dans les cités portuaires, il existait bien des corps de troupes régulières envoyées par les autorités centrales. Néanmoins, quelques indices laissent penser que la présence de ces troupes fatimides était temporaire. Plusieurs textes suggèrent en effet qu'à des périodes déterminées de l'année, lorsque les risques d'attaques étaient les plus élevés, c'est-à-dire au moment de l'ouverture de la mer à la navigation, des renforts partaient d'Égypte¹²⁰. Ces textes n'indiquent pas si cela exista toute la période fatimide ou s'il s'agissait d'une pratique qui correspond à l'époque de rédaction des calendriers agricoles dans lesquels se trouvent ces informations, c'est-à-dire le XII^e siècle et après¹²¹. Bien souvent, les Fatimides semblent s'être appuyés sur les milices locales composées de volontaires, très présents dans les cités côtières menacées par les chrétiens. Nāṣir-i Khusraw précise par exemple qu'à Tripoli la garnison était permanente. Cela suggère que c'était un cas exceptionnel à cause, rappelle-t-il, de la proximité des territoires byzantins¹²². Cela justifiait donc les mesures de financement, elles aussi exceptionnelles, pour entretenir une garnison à l'année. Il précise donc que le calife avait aboli l'impôt foncier (*kharāj*) de la ville afin de l'utiliser pour payer la garnison permanente. Il faut sans doute comprendre que le *kharāj* n'était pas véritablement aboli, mais son produit n'était pas envoyé au Caire, mais demeurait sur place pour financer la garnison avec la taxe de 1/10^e sur les transactions commerciales des marchands. Les mesures prises à Tripoli sont alors justifiées par la fréquence des raids ennemis sur la cité. En plein mois de février, le risque d'être attaqué par la mer était presque nul, mais la ville constituait une place majeure alors entre les mains de Amīn al-Dawla Abū Ṭālib 'Abd Allāh b. Muḥammad b. 'Ammār qui cumulait les charges de

118 Ibn Khallikān, *Wafayāt*, I, p. 312. Maqrīzī, *Muqaffā*, III, p. 227. Tadmūrī, *Ṭarābulus*, p. 243-244.

119 Ibn al-Qalānīsī, *Dhayl*, p. 172-173.

120 Ibn Mammātī et Calendrier anonyme dit Long cités par Charles Pellat. Cf. Pellat, *Calendriers*, p. 52.

121 Voir l'introduction que Charles Pellat consacre à la description et à la tentative de datation des divers calendriers. Cf. Pellat, *Calendriers*, p. v-xxiv.

122 Nāṣir-i Khusraw, *Sefer Nameh*, p. 17.

walī et de *cadi* de la ville depuis plusieurs années¹²³. La ville constituait un centre d'exportation de céréales vers l'Égypte, elle jouait donc non seulement un rôle militaire essentiel, mais aussi un rôle économique et stratégique au sens très large. Tout ceci pouvait justifier les mesures exceptionnelles décrites par le voyageur. Au sud de Tripoli, le voyageur persan ne dit rien de la présence de soldats à Saïda, Tyr ou Acre¹²⁴. Il faut attendre son arrivée à Tinnîs pour de nouveau entendre parler d'une garnison importante et permanente¹²⁵. Entre Tripoli et Tinnîs, le silence de l'auteur quant à la défense des villes côtières du Shām n'est selon nous pas totalement fortuit. Il reflète sans doute la situation. Le voyageur n'écrit rien, car il n'y avait sans doute rien à écrire, surtout en plein hiver. Au XI^e siècle, alors que la croisade faisait rage, Alexandrie et les autres ports d'Égypte disposaient aussi de garnisons permanentes. Les soldes y étaient totalement ou en partie payées grâce aux sommes qui provenaient du trafic maritime. Makhzūmī indique en effet que pour avoir l'autorisation de quitter le port, les navires prêts au départ devaient régler un dernier droit destiné aux « chefs de guerre (*wulāt al-ḥurūb*) »¹²⁶. L'auteur ne dit malheureusement rien de plus sur ce droit ni sur les chefs en question.

Les sources laissent l'impression d'une présence armée fatimide finalement assez modeste dans les cités littorales. Ce sentiment est renforcé par les quelques documents qui permettent d'évaluer le nombre de soldats qui composaient ce qu'il faut appeler une garnison fatimide type. Les chiffres manquent, mais lorsqu'en 1024 la garnison noire dépêchée à Tinnîs se souleva, cinquante cavaliers seulement furent chargés de remettre l'ordre dans la cité¹²⁷. Ce détachement relativement modeste laisse penser que la garnison de Tinnîs devait s'élever à moins de deux cents hommes. La plupart des autres renseignements sur les garnisons fatimides datent des croisades, période durant laquelle les garnisons furent renforcées. Il apparaît pourtant là aussi que les chiffres sont relativement modestes. En 1100, les renforts qui vinrent à Arsûf se composaient de deux cents piétons et cent cavaliers¹²⁸. Cela ne dit évidemment rien du nombre de soldats qui se trouvaient déjà dans la ville, mais il semble là encore

123 En 1031, il y a encore un gouverneur, Mukhtār al-Dawla b. Nazzāl et le *cadi*, Amīn al-Dawla, qui sont envoyés par le calife al-Zāhir (1021-1035) pour assister un émir local, Naṣr b. Musharraf, contre les Byzantins. En 1033, il semble que le gouverneur Ibn Nazzāl décide de négocier avec les troupes grecques et qu'à nouveau, le *cadi* se soit fait le garant du maintien de l'ordre fatimide dans la cité. Cf. Anṭākī, *Histoire*, XXXXVII, 1997, p. 506. Tadmūrī, *Ṭarābulus*, p. 229, 245.

124 Nāṣir-ī Khusraw, *Sefer Nameh*, p. 40-48, 60-61, 109.

125 Nāṣir-ī Khusraw, *Sefer Nameh*, p. 110.

126 Makhzūmī, *Mīnhāj*, p. 27.

127 Musabbihī, *Akhbār Miṣr*, p. 57.

128 Albert d'Aix, *Histoire*, I, p. 396.

se limiter à quelques centaines d'hommes. Par comparaison, dans une cité aussi puissante qu'Ascalon, Ibn Taghrī Birdī et Maqrīzī rapportent que les Fatimides n'y maintenaient qu'entre trois cents et six cents cavaliers¹²⁹. Un historien chrétien comme Foucher de Chartres confirme le nombre réduit de soldats fatimides dans la ville. Ainsi, en 1107, il signale cinq cents cavaliers et environ mille piétons qui sortirent pour tendre une embuscade aux Croisés. Il précise que sur ces mille hommes se trouvaient des Égyptiens et des Ascalonites. La distinction qu'il établit met en évidence que la population locale participait aux actions militaires, mais aussi que les troupes égyptiennes n'étaient pas si nombreuses que cela¹³⁰. D'ailleurs, en 1113, Foucher rapporte que les troupes qui sortirent de la cité pour aller vers Jérusalem étaient réduites¹³¹. Quelques années plus tôt, lors de la révolte de Shams al-Khilāfa à Ascalon, il n'avait fallu qu'une centaine de mercenaires arméniens pour chasser la garnison fatimide de la cité. Sans avoir jamais aucun chiffre précis, quelques indices laissent donc penser que la garnison d'une cité aussi puissante qu'Ascalon était finalement assez réduite. À Alexandrie enfin, Guillaume de Tyr relaie l'étonnement des troupes qui assiégèrent la cité en 1167 et évoque la surprise des Francs de la facilité avec laquelle ils purent bloquer une cité aussi importante avec finalement peu d'hommes. Il parle de cinq cents chevaliers et entre quatre et cinq mille piétons¹³². Cela laisse supposer que les garnisons des cités portuaires plus petites étaient de taille très modeste et, surtout, que d'autres stratégies devaient être développées pour tenter de conserver ces villes sous un contrôle relatif.

1.4 *Le rapport aux communautés locales : stratégie de rapprochement et de contrôle*

Les Fatimides durent donc déployer d'autres moyens que la seule force pour s'assurer de la maîtrise des villes littorales. Contrôler les plus hautes sphères de l'administration locale n'était qu'un des moyens dont les Fatimides disposaient pour conserver l'influence sur une ville. La population locale pouvait apparaître comme un acteur majeur du désordre ou à l'inverse du maintien de l'autorité fatimide dans une ville. Lors d'une révolte, seule la population pouvait réellement favoriser le soulèvement d'un gouverneur en la soutenant ou au contraire l'empêcher ou la ralentir en refusant de s'y associer. Le refus des habitants de Tyr de soutenir le soulèvement de Kutayla en 1094 scella le sort

129 Ibn Taghrī Birdī, *Nujūm*, v, p. 244. Maqrīzī, *Ittī'āz*, III, p. 190.

130 Bramoullé, « Les populations littorales du Bilād al-Shām fatimide et la guerre », p. 318-325.

131 Foucher de Chartres, *Histoire*, p. 157, 175.

132 Guillaume de Tyr, *Histoire*, III, p. 228.

de ce dernier. Il était donc nécessaire pour les autorités fatimides d'avoir des appuis dans la population locale composée de plusieurs communautés religieuses. Le premier objectif pouvait être d'essayer de convertir ou d'attirer à l'ismaélisme le plus grand nombre de personnes. Les Fatimides ne tentèrent jamais de convertir par la force les habitants de leurs territoires, mais il y eut des périodes de plus ou moins grande liberté pour les communautés non musulmanes. Le règne d'al-Ḥākīm est connu pour un certain nombre d'épisodes de persécution anti-chrétiens et dans une moindre mesure, anti-juifs. Ce calife fit aussi expédier de nombreux missionnaires ismaéliens partout en Syrie afin de faciliter la diffusion de l'ismaélisme¹³³. Ce territoire était stratégique pour les Fatimides et conquérir les âmes des fidèles locaux eut été un moyen de plus facilement contrôler cet espace. Ce fut néanmoins un échec.

L'autre possibilité consistait à tenter de contrôler les autorités spirituelles des grandes communautés actives dans les villes littorales, notamment les autorités juives et chrétiennes qui dans l'espace égyptien et syro-palestinien constituaient des communautés à la fois numériquement importantes et actives¹³⁴. À Alexandrie, la communauté juive représentait l'une des clés de la maîtrise de la cité et surtout du trafic commercial qui s'y déroulait. Les rapports relativement privilégiés entre les Fatimides et la communauté juive d'Égypte sont à replacer dans un contexte plus large de l'expansion seldjoukide en Syrie et de la réorientation de la politique fatimide, à partir du vizirat de Badr al-Jamālī, vers la mer Rouge¹³⁵. Les notables de la communauté juive étaient impliqués dans des réseaux informels de relations personnelles et le commerce médiéval se pratiquait grâce à ces réseaux. Le pouvoir fatimide encouragea semble-t-il l'interdépendance de ces réseaux avec les autorités centrales, mais aussi locales¹³⁶. Parmi les *nagīd* qui se succédèrent se trouvait un certain Mevōrākḥ b. Sa'adya qui tint la charge de 1094 à 1111¹³⁷. Avant d'être

133 Bianquis, *Damas et la Syrie*, 1, p. 386.

134 Calasso, « La politica interreligiosa fatimide tra tolleranza e coercizione. Riflessioni sulla categoria del muslimānī nell'Egitto dell'XI secolo », p. 109-120.

135 Voir le chapitre 7, § 2 « Les nouveaux horizons : la mer Rouge et l'océan Indien ».

136 Udovitch, « Formalism and informalism in the social and economic institution in the Medieval Islamic world », p. 61-81. Rustow, *Heresy and Politics*, p. 76-108.

137 Il est impossible de donner ici tous les détails de cette lutte, mais on peut rappeler brièvement que l'enjeu de cette opposition consistait en la direction et le contrôle des communautés juives situées à l'extérieur de l'Irak et de l'Iran dont les communautés se trouvaient alors sous la juridiction du Gaon de Bagdad. Cette lutte opposa les autorités religieuses juives de Palestine à la communauté juive d'Égypte, alors la plus riche, la plus nombreuse et peu à peu la plus influente. Elle se solda par une nouvelle migration de la *yeshiva* de Tyr vers l'Égypte et donc par la disparition de la fonction de Gaon de Palestine. Une de ses prérogatives, qui consistait à nommer les juges et autorités religieuses juives

nommé *naḡīd*, Mevōrākh séjourna quelque temps à Alexandrie où il fut médecin. Il noua d'étroits contacts avec la communauté locale quasi exclusivement composée de juifs originaires du Maghreb. Il s'adonna aussi aux affaires en garantissant des lettres de change (*suftaja*) et en aidant les marchands juifs maghrébins et ceux de l'océan Indien dans des opérations fiscales¹³⁸. Son père, Sa'adya, avait été médecin officiel de la cour du temps de Badr. Les qualités reconnues de Mevōrākh dans la science d'Hippocrate l'amènèrent à fréquenter la cour fatimide où il devint peu à peu un proche d'al-Afḡal. Le vizir lui octroya le titre de Chef des Juifs (*Ra'īs al-Yahūd*) ou Prince des Princes (*Sar ha-Sarīm*). Certains considéraient même Mevōrākh comme « l'assistant du maître de l'Égypte (*Mishne melekh Mitzraym*) », comprenons ici al-Afḡal¹³⁹. Le chef de la communauté d'Alexandrie, Benāya b. Mūsā, fit savoir que depuis le séjour de Mevōrākh à Alexandrie, les juifs de la ville le considéraient comme leur protecteur et leur porte-parole à la cour. Les juifs d'Alexandrie ne manquèrent de se rappeler au bon souvenir de Mevōrākh pour qu'il fasse profiter ses anciens amis de sa position élevée¹⁴⁰. « Nous, les Maghrébins, éprouvons une joie indescriptible depuis l'arrivée de la nouvelle du statut de notre illustre chef Mevōrākh b. Sa'adya, Force de la maison d'Israël » écrivait Nathan b. Nahray à son cousin Nahray b. Nissīm, témoignant ainsi de tout l'intérêt que la communauté d'Alexandrie portait à l'ascension de Mevōrākh¹⁴¹. Il semble qu'ils ne tardèrent pas à être exaucés. Abraham b. Ya'qūb Der'ī, autre personnalité de la communauté d'Alexandrie, écrivit en effet à Mevōrākh à propos de certains changements positifs survenus ou en passe de survenir :

Tu sais que lorsque le général chargé de la ville (*al-amīr mutawallī al-balad*) est arrivé, nous sommes sortis en groupe à l'extérieur de la ville pour l'accueillir. Il nous a bien reçus. Quelques jours plus tard, Ben Patiakh est allé le voir à propos de problèmes qu'il avait eus dans la location d'un magasin à des *Rūms* qui lui devaient de l'argent et qui sont

pour l'Égypte, avait déjà été confisquée vers 1100 par une famille de Fustāt. Les Fatimides ne furent peut-être pas étrangers à toutes ces transformations. Ils voyaient d'un meilleur œil la localisation en Égypte même plutôt qu'en Palestine, alors en voie d'échapper à leur contrôle, d'une autorité religieuse susceptible de les aider à recouvrer leur influence sur les territoires syro-palestiniens et sur les réseaux commerciaux. L'installation définitive du Gaon de Palestine en Égypte se fit en 1127. Cf. Bareket, *Fustat on the Nile*, p. 31-43. Cohen, *Jewish Self-Government*, p. 78-85. Rustow, *Heresy and Politics*, p. 76.

138 TS 10 J 4, f. 1, l. 3-7, éd. M. Cohen, Princeton Geniza Project. S.D. Goitein, *Mediterranean Society*, 1, p. 244, note 84. M. Cohen, *Jewish Self-Government*, p. 154-156.

139 TS 12.230, l. 13, éd. Mann, *Jews*, 11, p. 251.

140 Cohen, *Jewish Self-Government*, p. 78-85.

141 Bodl. MS Heb. d.66, f. 79, l. 7-10, éd. Princeton Geniza Project.

partis sans payer. Ben Patiakh lui a demandé de l'aide [...] Le shaykh Abū al-Ḥusayn est alors arrivé avec ton message. Le gouverneur m'a fait chercher avec les autres sages de la communauté. Il a renforcé nos espoirs en nous laissant espérer de bonnes choses [...] ¹⁴².

On apprend ainsi que le gouverneur en question les prit sous sa protection et il semble que les taxes qui pesaient sur eux en tant que non musulmans furent allégées. Mevōrākh intervint directement auprès du cadī de la ville pour faire libérer certains marchands emprisonnés. Enfin, suite à une affaire de confiscation des biens d'un marchand mort à Alexandrie sans héritiers, Mevōrākh obtint d'al-Afdal un rescrit (*sjill*) interdisant ce type de confiscation ¹⁴³. Le rôle que nombre de marchands juifs jouaient dans le commerce avec la mer Rouge, commerce des plus stratégiques pour les Fatimides, ne fut sans doute pas étranger à la décision des hautes autorités égyptiennes de donner aux marchands issus de cette communauté quelques avantages. Les Fatimides avaient tout intérêt à favoriser la communauté à laquelle appartenaient ceux qui étaient peut-être les commerçants les plus actifs dans l'océan Indien. Cette pratique ne constituait en définitive qu'une autre facette du pragmatisme des Fatimides quand il s'agissait de contrôler ici les villes littorales, ailleurs les villes saintes de l'Islam, et à encourager des activités commerciales qui faisaient leur fortune.

Malgré tous leurs efforts, il faut pourtant bien avouer que les Fatimides eurent souvent des difficultés dans leurs relations avec leurs villes littorales, autant celles d'Égypte que de Syrie et de Palestine. Ces villes apparaissent souvent comme des foyers de révolte anti-fatimide et la dynastie fut contrainte de s'adapter aux mouvements autonomistes qui éclatèrent de manière récurrente dans leurs espaces littoraux.

2 Les villes littorales fatimides : des espaces de contestation de la souveraineté fatimide

Le contrôle des villes côtières égyptiennes et syro-palestiniennes représentait un triple enjeu pour les Fatimides. Si l'enjeu militaire demeura important toute la période, il n'occupa pas toujours la première place. L'enjeu économique devint de plus en plus prégnant pour une dynastie qui n'eut de cesse de trouver de grandes quantités de numéraires pour payer ses troupes, financer ses dépenses somptuaires ou pour alimenter une population égyptienne aux besoins

¹⁴² TS 20 177, recto, l. 7-17 éd. Frenkel, *Alexandria*, doc. 37, p. 394-395.

¹⁴³ Cohen, *Jewish Self-Government*, p. 261-262.

grandissants. Enfin, nous avons eu l'occasion d'en parler, le contrôle des cités littorales devint de plus en plus l'objet d'une compétition idéologique entre des puissances musulmanes concurrentes qui utilisèrent les cités côtières menacées par les forces chrétiennes comme un espace de la légitimation des prétentions des uns et des autres à dominer le monde musulman. Ces divers enjeux cohabitèrent, se juxtaposèrent les uns aux autres selon la conjoncture qui évolua considérablement entre l'installation des Fatimides en Égypte et leur disparition.

Les sources composées à partir des archives personnelles d'administrateurs de l'État fatimide mettent en évidence la volonté de centralisation de l'administration fatimide. Toutefois, ces textes occultent une part de la réalité. La période fatimide, si elle se caractérise par l'essor du trafic maritime et par le développement des cités littorales, est aussi marquée par la naissance et le développement de mouvements centrifuges qui se manifestèrent avec une ardeur particulière dans les cités portuaires. À cet égard, les cas d'Alexandrie et de Tyr que nous développerons ici sont emblématiques des difficultés que les Fatimides éprouvèrent à maîtriser des villes pourtant stratégiques.

2.1 *Alexandrie, les Fatimides et la mer*

Une immense baie relativement protégée, un phare permettant de guider les navires de très loin, une cité prospère et peuplée, autant d'ingrédients qui, au moment où les troupes du général Jawhar prirent possession de l'Égypte, laissaient augurer qu'Alexandrie allait constituer une formidable place navale pour la dynastie fatimide. L'histoire d'Alexandrie sous la tutelle fatimide n'est pourtant rien moins que paradoxale. Principale ville portuaire fatimide en Méditerranée, elle ne constituait que le second port fatimide par le trafic et par la richesse de son marché derrière Fustât pourtant située loin de la mer. Surtout, Alexandrie ne semble avoir occupé qu'une place modeste dans le dispositif naval fatimide.

La plupart des mouvements séditieux qui touchèrent Alexandrie se déroulèrent en fait entre 1068 et 1095. Pourtant, dès le règne d'al-Ḥākim (r. 996-1021), une révolte menée par les matelots soutenus par le puissant clan des Banū Qurra avait éclaté. Les insurgés s'emparèrent de la ville et de son district¹⁴⁴. Si la situation fut assez vite reprise en main par les troupes califales, cette révolte préfigurait ce qui allait se produire dans les décennies à venir. Dans les années 1060, la dynastie était alors en pleine crise et l'Égypte ne consistait plus qu'en un immense terrain de jeu pour les ambitions des commandants des divers corps de troupe. Parmi eux, Nāṣir al-Dawla b. Ḥamdān, général en chef des

144 Maqrīzī, *Itti'āz*, I, p. 393, 394.

armées fatimides (*sultān al-juyūsh*) qui se trouvait aussi à la tête d'un des plus puissants corps d'armée, celui des Turcs. En 1069, à la faveur de la guerre civile, Ibn Ḥamdān et ses hommes prirent position dans le delta et sur le littoral d'où ils chassèrent les Berbères Lawāta qui avaient peu à peu pris possession de la zone depuis l'arrivée des Fatimides en Égypte¹⁴⁵. À partir d'Alexandrie, Ibn Ḥamdān rejeta la tutelle fatimide et fit prononcer la prière au nom des Abbasides dans toutes les grandes cités du delta¹⁴⁶. La situation était dramatique pour le calife et les habitants de la capitale, car les produits du commerce maritime nécessaires à la fois au fonctionnement de la dynastie et surtout à l'alimentation de la population ne pouvaient plus parvenir jusqu'à la capitale. Les textes témoignent de la famine qui éclata alors en Égypte et de la fuite des populations en direction des territoires abbassides¹⁴⁷. Cette situation illustre à quel point l'Égypte dépendait des cités côtières pour son approvisionnement. Alexandrie et le delta défièrent le pouvoir central pendant près de cinq ou six ans avant de revenir dans le giron officiel par l'action de Badr al-Jamālī. Badr se livra à une campagne militaire victorieuse contre les différentes cités du delta durant l'année 1074-1075¹⁴⁸. Après quoi, Alexandrie resta entre les mains de gouverneurs proches du vizir. Ce système n'était toutefois pas une garantie de stabilité. En 1084-1085, un fils de Badr, al-Awḥad, nommé à un poste de responsabilité dans la ville, se révolta à son tour¹⁴⁹. Le vizir assiégea deux mois Alexandrie avant de pouvoir y pénétrer. Badr exigea de la population une énorme amende de 120 000 dinars afin de la punir du soutien qu'elle avait apporté aux rebelles¹⁵⁰. Enfin, en 1095, comme s'il fallait dix années pour faire oublier aux vivants les souvenirs des malheurs d'un siège, Alexandrie devint pour ainsi dire la capitale provisoire d'un anti-calife en la personne de Nizār qui avait été écarté du trône par al-Afdal au profit d'al-Musta'li (r. 1094-1101). Nizār parvint à convaincre le gouverneur Nāṣir al-Dawla Alptakīn, affranchi de Badr, de l'aider¹⁵¹. Sous le titre d'al-Muṣṭafā li-Dīn Allāh, Nizār parada dans les rues d'Alexandrie affublé de tous les attributs du calife. Il se fit acclamer par la population toujours prête à narguer le pouvoir central. Il fallut pas moins de neuf mois d'un siège acharné avant que la ville ne retombe entre les mains du calife

145 Ibn Ḥamdān prit également sous son contrôle plusieurs cités littorales syro-palestiniennes.

146 Maqrīzī, *Muqaffā*, III, p. 500-505. Nuwayrī, *Nihāyat*, xxviii, p. 230.

147 Ibn Muyassar, *Muntaqā*, p. 36-37. Maqrīzī, *Itti'āz*, II, p. 303.

148 Ibn al-Muqaffā', *Egyptian Church*, II-3, éd. p. 203-204, tr. p. 313-316. Ibn Muyassar, *Muntaqā*, p. 41. Maqrīzī, *Itti'āz*, II, p. 314.

149 Nuwayrī, *Nihāyat*, xxviii, p. 238-239. Ibn al-Muqaffā', *Egyptian Church*, II-3, éd. p. 217, tr. p. 341. Maqrīzī, *Itti'āz*, II, p. 321.

150 Ibn al-Muqaffā', *Egyptian Church*, II/3, éd. p. 217, tr. p. 341.

151 Ibn al-Muqaffā', *Egyptian Church*, II/3, éd. p. 243-246, tr. p. 390-392.

en place¹⁵². La facilité avec laquelle les opposants au régime parvenaient à s'enfermer dans la ville ne s'explique que parce que la population locale participait et acceptait de soutenir les mutins.

À la moindre occasion, la rue alexandrine manifestait avec plus ou moins de violence son mécontentement. Que la tradition ne soit pas respectée dans la diffusion de telle ou telle nouvelle, comme ce fut le cas au début du XI^e siècle lorsqu'un rescrit concernant la communauté juive fut rendu public dans les rues de la cité avant que d'être lu à la synagogue comme c'était la coutume, ou que le gouverneur local se montre un peu trop oppressif, comme ce fut le cas d'un certain Ibn al-Ḥājib, et la population descendait dans la rue prête à toutes les extrémités¹⁵³. De telles actions d'éclat renforçaient la réputation de la cité auprès des opposants aux régimes. La population, cosmopolite et multi-confessionnelle, semblait prête à accueillir les rebelles de tout bord. Durant les années Fatimides, Alexandrie devint la ville refuge des exilés, des opposants au régime et de tous ceux qui attendaient leur retour en grâce à la capitale. Suite à quelques intrigues de cour, Mevōrākh lui-même dut s'y replier quelques années avant de pouvoir regagner la capitale et connaître l'ascension que l'on sait. Après l'installation dans la ville du grand traditionaliste shaféite al-Silafī (m. 1180) en 1118, les oulémas sunnites s'y installèrent en grand nombre. Au XII^e siècle, Alexandrie devint un grand centre d'enseignement du shaféisme. Cela attira dans la ville nombre d'individus qui voyaient en la religion officielle de l'État fatimide une hérésie qu'ils étaient prêts à combattre par les armes. Usāma b. Munqidh (m. 1188) résumait bien la situation en indiquant que pour un prétendant au poste de vizir, Alexandrie était le lieu rêvé pour recruter des hommes prêts à tenter le coup de main. Il n'était donc pas nécessaire de se réfugier en Syrie pour se mettre à l'abri du pouvoir central, signe que la mainmise des autorités cairotés sur la ville était loin d'être complète, surtout au XII^e siècle. À Alexandrie, les représentants du pouvoir central n'étaient finalement pas toujours à la hauteur de leur tâche, peut-être plus occupés à tenter de faire des bénéfices dans les opérations commerciales auxquels ils participaient presque tous¹⁵⁴.

En Égypte, le cas d'Alexandrie semble exceptionnel par la récurrence des mouvements séditieux qui s'y déroulèrent. Parmi les ports de la côte égyptienne, la ville ne fut pourtant ni la seule ni d'ailleurs la première à se soulever

152 *Sijillāt al-mustanširīyya*, lettre 35, p. 111-118. Ibn Muyassar, *Muntaqā*, p. 60-62. Ibn Zāfir, *Munqaṭi'a*, p. 83-85. Nuwayrī, *Nihāyat*, xxviii, p. 244-245. Ibn Tagrī Birdī, *Nujūm*, v, p. 144.

153 TS 20. 177, TS NS J 24 et TS 12.290, éd. Frenkel, *Alexandria*, doc. 37, p. 394-397 ; doc. 88, p. 598-602 ; doc. 22, p. 316-323. Cahen, « Un récit inédit du vizirat de Dirghām », p. 27-46.

154 Ibn Munqidh, *I'tibār*, éd. p. 352, tr. p. 125.

contre la présence fatimide. À l'autre extrémité du delta, Tinnîs inaugura en quelque sorte les mouvements de révolte des cités littorales fatimides. Dès 973-974, un groupe de jeunes musulmans sunnites, faisant sans doute partie de ces milices urbaines ou *ahdāth* dont on retrouve si souvent la trace dans les villes du Proche-Orient médiéval se souleva au nom des Abbassides et s'enferma dans la ville¹⁵⁵. D'après les sources, une des personnalités coptes de la ville se décida à écrire au calife al-Mu'izz. Il lui suggéra d'envoyer un gouverneur dans la cité afin de mettre un terme à la situation dont pâtissaient les chrétiens, nombreux dans la cité, mais aussi l'industrie textile très réputée. Le général fatimide envoyé pour soumettre la ville échoua à s'en emparer par la force. Il ne parvint à franchir les portes de la cité insulaire qu'au moyen d'une ruse menée par le copte qui avait alerté le calife. Une fois l'ordre fatimide rétabli, l'historien raconte qu'une partie des murailles de la cité fut alors détruite afin d'éviter qu'un tel événement ne se reproduise¹⁵⁶.

Ainsi, le cas d'Alexandrie n'est pas isolé, mais il demeure emblématique de la facilité avec laquelle un petit groupe d'individus déterminés et une population pouvaient s'enfermer derrière des murailles que les troupes régulières étaient souvent incapables de prendre par la force. La fréquence des révoltes qui éclatèrent à Alexandrie, cité pourtant relativement proche de la capitale, augure de ce qui pouvait se passer dans des villes plus éloignées encore du Caire. Il n'y a donc rien d'étonnant que sur le littoral du Bilād al-Shām, une forteresse aussi puissante que Tyr ait causé quelques difficultés aux Fatimides.

2.2 *Tyr et les Fatimides : une relation conflictuelle*

Les sources révèlent la complexité des rapports qui lièrent Tyr aux Fatimides. Plusieurs images de Tyr apparaissent dans les textes. La ville est tout d'abord une cité littorale fortifiée, véritable modèle des forteresses côtières syro-palestiniennes. Il faut toutefois comprendre que cette représentation, qui se prolonge au-delà de la période fatimide, contribua à attirer dans la ville les réfugiés mis sur les routes de l'exil par les malheurs du temps, mais aussi tous ceux qui souhaitaient bénéficier de l'essor économique de la cité. En effet, à la faveur de la conjoncture économique favorable, l'image d'une cité opulente et abritée derrière ses murailles fut de plus en plus développée par les auteurs. Les fortifications urbaines et la richesse de la ville donnèrent parfois aux élites nommées à la tête de la ville une certaine audace. Ainsi, les textes montrent une cité qui, bien à l'abri dans ses murs, fit souvent figure de ville rebelle, jalouse de son indépendance et, comme enhardie par sa réussite économique,

155 Maqrīzī, *Itti'āz*, I, p. 199.

156 Ibn al-Muqaffa', *Egyptian Church*, II-3, éd. p. 89, tr. p. 132. Maqrīzī, *Itti'āz*, I, p. 190, 209.

qui était toujours prête à rejeter la tutelle du pouvoir central égyptien. Toutes ces images se conjuguent et elles permettent de mieux comprendre comment les Fatimides durent composer avec cette ville qui occupait une position stratégique entre Alexandrie et Tripoli, et qui jouait un rôle économique non négligeable pour la dynastie.

En effet, à partir de la seconde moitié du x^e siècle, et surtout au xi^e siècle, Tyr bénéficia du nouveau contexte économique provoqué par l'arrivée des Fatimides ainsi que par la signature de plusieurs trêves avec les Byzantins¹⁵⁷. Le port de Tyr constituait un atout essentiel par rapport à plusieurs autres cités côtières moins bien équipées, notamment Acre¹⁵⁸. Tyr était un centre majeur pour l'approvisionnement de l'Égypte et elle drainait une grande partie des produits manufacturés et des produits agricoles bruts ou transformés de l'intérieur du Bilād al-Shām. Les textes de la Geniza témoignent qu'elle disposait d'un hinterland qui s'étendait finalement de Jérusalem à Damas¹⁵⁹. La puissance de ses murailles tout comme la qualité de son port et la perspective de pouvoir y réaliser de bonnes affaires attirèrent à Tyr quantité de nouveaux habitants qui s'installaient là de leur plein gré ou en tant que réfugiés, chassés de cités reprises par les Byzantins. Cela contribua entre autres à créer une tension sur les prix de l'immobilier qui atteignirent des niveaux dignes des grandes villes comme Damas ou Fustât¹⁶⁰. Tyr, comme d'autres cités qui avaient recueilli des réfugiés, vit aussi se développer des centres d'enseignement shaféites destinés à relancer l'esprit de la guerre sainte et à entretenir l'idée de vengeance dans les populations de réfugiés¹⁶¹. La prise temporaire de Jérusalem par les Seldjoukides en 1073 incita le grand cadī shaféite de la région, Abū al-Fatḥ Naṣr b. Ibrāhīm, à s'installer dans la ville¹⁶². Au xi^e siècle, les occasions se multiplièrent pour les populations rurales de trouver refuge à Tyr tant les révoltes quasi permanentes des tribus bédouines de Syrie et de Palestine

157 Ainsi, pas moins de cinq traités furent signés entre 998 et 1054. Anṭākī, *Histoire*, xxiii, p. 460. Jean Skylitzes, *Empereurs*, p. 284. Maqrīzī, *Itti'āz*, II, p. 172, 187, 194, 202.

158 Gertwagen, « The crusader port of Acre : layout and problems of maintenance », p. 553-581. Gertwagen, « Harbours and Port Facilities along the Sea Lanes to the Holy Land », p. 95-118.

159 Goldberg, *Trade*, p. 218-220. Nous développerons ces aspects dans le chapitre consacré au commerce maritime (chapitre 9).

160 Voir Ashtor, « Le coût de la vie en Palestine au moyen âge », p. 155.

161 L'historien de Damas, Ibn 'Asakir (1105-1176) évoque cet aspect. Cf. Bianquis, *Damas et la Syrie*, I, p. 55.

162 Le shaféisme ou shāfi'isme est une des écoles juridiques sunnites les plus en vue d'alors. Sur cet exil voir notamment : Goitein, *Mediterranean Society*, II, p. 201. Il cite une source que nous n'avons pu consulter : al-Yāfi'ī, *Mir'āt al-jinān*, III, p. 152-153.

entretinrent un sentiment d'insécurité vivace¹⁶³. L'avancée des troupes seldjoukides à partir de 1071 et le déclenchement de la croisade accentuèrent le rôle de la ville de Tyr comme cité-refuge. En 1077, le gouverneur fatimide de Jaffa, Razīn al-Dawla Intiṣār, quitta son gouvernorat en catastrophe et trouva refuge à Tyr¹⁶⁴. L'arrivée des Européens puis la prise de Jérusalem renforcèrent ce phénomène¹⁶⁵. La cité portuaire devint non seulement un lieu d'accueil pour les réfugiés de presque toutes les confessions, mais elle fit aussi figure de point à partir duquel la résistance à l'envahisseur franc pouvait s'organiser.

Ibn al-Qalānīsī confirme que la ville accueillit certaines des populations qui s'étaient enfuies des autres cités côtières tombées aux mains des Francs et qui souhaitaient poursuivre l'effort militaire contre les Croisés. En 1112, la ville soutint notamment le siège des armées chrétiennes grâce à une résistance acharnée de toute la population et à un officier de marine de Tripoli qui connaissait la fabrication d'armes incendiaires¹⁶⁶. En outre, l'auteur fournit des renseignements intéressants sur le statut de la ville de Tyr et ses relations à l'Égypte fatimide. Il précise que lors du siège de la cité, les habitants passèrent un accord avec le gouverneur de Damas ; en échange de son aide ils devaient lui remettre la ville. Ibn al-Qalānīsī indique que les habitants trahirent leur engagement sans que le gouverneur ne leur en tienne rigueur. L'année suivante, à la demande de la population, al-Afḍal accepta que le gouverneur de Damas expédie des troupes et un homme à lui pour renforcer et diriger la ville¹⁶⁷. Ainsi, la population de Tyr, bien à l'abri derrière ses murs, profita des divers événements pour jouer sur plusieurs tableaux afin de mener une politique relativement indépendante qui se transforma parfois en véritable rébellion.

La première révolte qui survint à Tyr ne se déclencha toutefois pas dès que les troupes fatimides y firent leur entrée. Il faut en effet attendre près de trente années avant que n'éclate le premier mouvement anti-fatimide dans la ville. Yaḥyā al-Anṭākī et Ibn al-Qalānīsī relatent l'épisode de la révolte dite de 'Allaqa, du nom du marin qui incita une partie de la population de la ville à se soulever et à massacrer les troupes fatimides en 996¹⁶⁸. Les auteurs témoignent de l'animosité qu'éprouvaient les Syriens à l'encontre de ceux que les textes appellent les Maghrébins. Après trente années de présence fatimide

163 Bramoullé, « Les populations littorales du Bilād al-Shām fatimide et la guerre », p. 303-336.

164 Sibṭ Ibn al-Jawzī, *Mir'āt al-zamān*, éd. 'A. Sévim, p. 179, 181. Ibn al-Qalānīsī, *Dhayl*, p. 111. Ibn Muyassar, *Muntaqā*, p. 43.

165 TS 13 J 15 f. 23 et University Museum, Philadelphie, E 16.516, éd. Gil, *Eretz Yisraēl*, 111, doc. 455, p. 85 ; doc. 552, p. 367.

166 Ibn al-Qalānīsī, *Dhayl*, p. 178-181.

167 Ibn al-Qalānīsī, *Dhayl*, p. 182, 207.

168 Anṭākī, *Histoire*, XXIII, 1932, p. 454-455.

dans la région, ce ressentiment avait certes pu être exacerbé, mais il semble surtout que le mouvement fut le fait des habitants les plus pauvres, des déclassés peut-être aussi des réfugiés déçus par l'attitude attentiste des Fatimides à l'égard des Byzantins à qui les maîtres du Caire n'avaient pas déclaré la guerre ouverte promise et dont la situation économique s'était sans doute dégradée. Il faut peut-être chercher dans ce sentiment de relégation et de marginalisation d'une partie de la population locale, sentiment accru par la hausse du prix de certains produits alimentaires de première nécessité, l'origine de cette fronde, plus que dans une aversion d'origine ethnique qui ne peut toutefois pas être totalement exclue¹⁶⁹. Les rebelles s'enfermèrent donc dans la cité et frappèrent monnaie au nom de 'Allāqa durant quelque temps. Ils en auraient aussi appelé aux Byzantins toujours intéressés pour profiter d'une situation qui déstabilisait leurs meilleurs ennemis. Les Fatimides reprirent la cité par les armes en 998¹⁷⁰. Une fois la ville sous contrôle, il semble que la bourgeoisie locale perçut bien l'intérêt qu'elle pourrait tirer à la fois du foyer de consommation important qui était en train de se constituer dans la capitale califale et de la flotte fatimide qui permettait de sécuriser la cité et les routes maritimes qui la reliaient à l'Égypte.

Les textes ne font donc plus état de révoltes anti égyptiennes avant la seconde moitié du XI^e siècle lorsque Tyr sortit pratiquement de la sphère fatimide. Cette période constitua une véritable épreuve pour les Fatimides confrontés à une guerre civile (1065-1073) qui réduisit considérablement leurs capacités de réaction au-delà de l'Égypte voire, parfois, au-delà du Caire. Le Caire eut ainsi le plus grand mal à conserver sous sa coupe la Syrie et la Palestine. À Tyr, les élites urbaines voulurent profiter de l'affaiblissement des Fatimides et de la montée en puissance des Seldjoukides pour tenter de se dégager de la tutelle des premiers sans être totalement soumises à la puissance montante des Turcs. En 1047, lors de son passage à Tyr, Nāṣir-ī Khusraw signale que, bien qu'étant majoritairement peuplée de shi'ites, la ville était alors dirigée par un le cadi sunnite Ibn Abī 'Uqayl (m. 1073). Ce dernier était un acteur du commerce méditerranéen, comme le confirment plusieurs lettres de la Geniza¹⁷¹. Après plusieurs décennies de bons et loyaux services à la tête de la cité littorale, le cadi choisit de profiter de la guerre civile. En 1066, il déclencha une insurrection contre la présence fatimide. Badr al-Jamālī, alors gouverneur d'Acre, ne parvint pas à reprendre Tyr. Il dut lever le siège face à la menace de

169 Ashtor, « Républiques urbaines dans le Proche-Orient à l'époque des Croisades », p. 117-131. Bianquis, *Damas et la Syrie*, 1, p. 236.

170 Anṭākī, *Histoire*, XXIII, 1932, p. 455. Ibn al-Qalānisī, *Dhayl*, p. 50-51.

171 Une vingtaine de lettres signalent en effet les « navires du cadi » de Tyr.

l'arrivée d'une armée seldjoukide. Tyr demeura alors quasi-indépendante pendant vingt ans. Durant cette période, Ibn Abī 'Uqayl puis ses fils versèrent un tribut aux maîtres de Damas dont les troupes empêchèrent à plusieurs reprises les armées égyptiennes de reprendre la ville¹⁷². À l'instar de toutes les villes portuaires de la région, Tyr se trouvait au contact de deux périphéries. Ni les Fatimides, ni les Seldjoukides pourtant en pleine expansion ne contrôlaient cette bande côtière. Le moment s'avérait donc propice pour les élites urbaines de tenter de jouer sur les deux tableaux afin de conquérir leur autonomie.

La mort du dernier fils d'Ibn Abī 'Uqayl en 1089 entraîna une déstabilisation de la ville. Cela permit la reprise de Tyr par les troupes égyptiennes, mais pas forcément un retour au calme. La croisade plongea Tyr dans une période extrêmement troublée. Les sources qui relatent les événements survenus à Tyr entre 1098 et 1124 reflètent la confusion de la situation sur le terrain. Cette dernière phase de l'histoire de Tyr est marquée par une série de révoltes avortées contre l'autorité fatimide, elle-même en lutte contre la présence franque. Les sources mettent en évidence que la période d'indépendance de Tyr et la richesse que pouvait espérer y accumuler un homme décidé et accompagné d'une troupe suffisante suscitèrent quelques envies chez plusieurs gouverneurs fatimides. Des documents contemporains des événements éclairent ce qui se passa dans la cité de Tyr durant ces années particulièrement confuses. Parmi ces sources, la *Megillat Evyātār* (Rouleau d'*Evyātār*) fut rédigée par un membre de la communauté juive de la ville. Ce texte vient à la fois contredire et suppléer les sources arabes. *Evyātār* ha-Kohen semble indiquer que le gouverneur nommé en 1089 par les Fatimides, Munīr al-Dawla al-Juyūshī, se révolta dès 1090 et que la situation fut reprise en main par les Fatimides en 1093 seulement¹⁷³. La documentation arabe, quant à elle, indique en substance que la révolte éclata en l'année de l'hégire 486, cette année débutant en février 1093, et que la ville fut reprise le 12 juillet 1093¹⁷⁴. Selon les sources consultées, la révolte dura soit trois années soit seulement quelques mois. Les textes s'accordent cependant à dire que la population locale n'avait pas souhaité se soulever et n'avait pas soutenu le rebelle et ses hommes. Les Fatimides imposèrent quand même à la population un très lourd tribut de soixante mille dinars, qui reflétait certainement

172 Ibn al-Qalānīsī, *Dhayl*, p. 98. Ibn Muyassar, *Muntaqā*, p. 37. Maqrīzī, *Itti'āz*, II, p. 303. Sibṭ Ibn al-Jawzī, *Mir'āt al-zamān*, éd. 'A. Sévim, p. 178. TS 13 J 15, f. 23, éd. Gil, *Eretz Yisra'el*, III, doc. 455, p. 85-87.

173 Gil, « *Megillat Evyātār* », p. 62. Den Heijjer, « La révolte de l'émir Nāṣir al-Dawla b. Ḥamdān contre le calife al-Mustanṣir bi-Llāh (1^{ère} partie) », p. 109-120. Den Heijjer, « La révolte de l'émir Nāṣir al-Dawla b. Ḥamdān contre le calife al-Mustanṣir bi-Llāh (2^{ème} partie) », p. 17-26.

174 Ibn al-Qalānīsī, *Dhayl*, p. 124-125. Ibn Muyassar, *Muntaqā*, p. 51. Maqrīzī, *Itti'āz*, II, p. 328.

l'opulence de la cité. Katīla, le général fatimide artisan de la reprise de la cité et nouveau gouverneur nommé à la tête de Tyr, se considéra sans doute plus habile que son prédécesseur puisqu'il rejeta à son tour la tutelle fatimide en 1096. Les autorités égyptiennes réagirent promptement. Les insurgés furent capturés et traités sans ménagement aucun¹⁷⁵.

Après cette date, les textes n'évoquent plus de rébellion, mais ils se font l'écho du jeu de dupe que la population mena alors à l'égard des autorités égyptiennes d'un côté et du gouverneur seldjoukide de Damas de l'autre. Un auteur comme Ibn al-Qalānīsī, qui écrit depuis Damas, est particulièrement intéressant. Il fournit les informations sur le renoncement d'al-Afḍal à défendre la ville qu'il laissa sous la protection de l'atabeg de Damas¹⁷⁶. Les sources rédigées depuis l'Égypte, notamment la chronique écrite par le fils du vizir fatimide Ibn al-Ma'mūn, ne signalent au contraire pas ce renoncement qui portait évidemment un coup à l'idéologie fatimide et entamait la réputation d'une dynastie qui avait souvent communiqué sur la nécessité de relancer la guerre sainte et sur sa capacité à protéger ses territoires des entreprises des infidèles. Dans sa chronique, Ibn al-Ma'mūn ne fait pas allusion aux sièges dont Tyr fut l'objet et dont son père, soit comme bras droit d'al-Afḍal soit comme vizir d'Égypte, eut certainement à s'occuper. À comparer le nombre de mentions de la ville qui se trouvent chez Ibn al-Qalānīsī et chez Ibn al-Ma'mūn pour la période 1106-1123, Tyr n'est évoquée qu'une seule fois chez l'Égyptien contre quatorze fois chez le Damascène¹⁷⁷.

Ce traitement différencié des relations du Caire avec Tyr par les deux auteurs tendrait presque à laisser croire que le port ne faisait plus partie des préoccupations du Caire, qu'il sortait peu à peu de l'orbite égyptienne pour rentrer dans celle de la Syrie. Chez Ibn al-Ma'mūn, Tyr apparaît peu, mais la ville est toujours associée au vocable de *thaghr* dont nous avons vu la connotation religieuse et idéologique forte. Ibn al-Qalānīsī mentionne en outre l'arrivée de vivres et de troupes depuis l'Égypte, signe que la cité constituait toujours une préoccupation pour les Fatimides qui pouvaient, avec Tyr et les autres villes côtières, mettre en évidence les efforts qu'il faisaient pour remplir leur devoir. Nous avons vu que suite à la mort d'al-Afḍal, le calife et son nouveau vizir souhaitèrent reprendre sous leur contrôle direct la cité portuaire. Il semble que la population comprit vite qu'en cas de siège, la cité ne pourrait recevoir de

175 Ibn al-Qalānīsī, *Dhayl*, p. 133.

176 Ibn al-Qalānīsī, *Dhayl*, p. 182, 211.

177 Afin que la comparaison soit probante, nous n'avons sélectionné chez Ibn al-Qalānīsī que la période correspondant à celle couverte par la chronique d'Égypte qui est la plus courte des deux.

vivres que par la mer et donc que seuls les Fatimides possédaient les capacités navales de battre les flottes européennes et apporter des vivres. La seule mention de Tyr chez Ibn al-Ma'mūn fait d'ailleurs référence à la livraison de grains pris dans les greniers califaux du Caire¹⁷⁸. En dépit des lacunes, le passage témoigne bien de la situation de détresse qui régna parfois à Tyr et de la dépendance de la ville vis-à-vis de la flotte égyptienne et des approvisionnements fatimides. Cette dernière phase de l'histoire de Tyr dans le giron fatimide montre le renversement total de situation par rapport aux périodes précédentes. La ville, coupée de ses bases rurales par les Francs et approvisionnée quasi exclusivement par des convois fatimides, ne représentait plus un enjeu économique pour les Fatimides. La cité était devenue essentiellement un enjeu idéologique pour une dynastie qui, concurrencée par les Seldjoukides et critiquée dans les madrasas shaféites, devait plus clairement afficher son engagement religieux. En détruisant la plus grande partie de la flotte égyptienne devant Ascalon en 1123, la marine vénitienne rompit le lien ténu qui unissait Tyr à l'Égypte fatimide.

2.3 *Le développement de tendances centrifuges : un mouvement généralisé*

Loin de représenter des exceptions, les événements qui surviennent à Alexandrie et à Tyr ne constituent en fait que les expressions les plus visibles d'un phénomène qui n'épargna presque aucune des cités portuaires fatimides méditerranéennes. Les villes littorales égyptiennes ou syro-palestiniennes profitèrent de la moindre occasion pour tenter de gagner davantage d'autonomie. Sibṭ Ibn al-Jawzī résume bien la situation en écrivant que vers 1069-1070, Badr al-Jamālī, alors gouverneur d'Acre au nom du calife, ne tenait plus que Saïda et Acre. Ibn Abī 'Uqayl contrôlait Tyr, Tripoli se trouvait entre les mains d'Ibn 'Ammār, le reste des villes littorales palestiniennes et Ramlah se trouvaient sous la coupe d'Ibn Ḥamdān qui tenait aussi le delta du Nil et toutes ses cités côtières dont Alexandrie¹⁷⁹. Les troubles suscités par les tribus bédouines de Palestine et de Syrie dans les années 1020, les années de la guerre civile égyptienne (1065-1073) puis les derniers temps du règne des Fatimides révèlent que les cités côtières servirent souvent de refuge à des rebelles qui bénéficièrent du soutien des populations locales hostiles à un contrôle trop strict¹⁸⁰.

Dans la seconde moitié du XI^e siècle débuta une intense phase de révoltes qui, au Shām, concerna non seulement Tyr, mais aussi Tripoli, autre ville

178 Ibn al-Ma'mūn, *Akhbār Miṣr*, p. 95.

179 Sibṭ Ibn al-Jawzī cité en note dans Ibn al-Qalānīsī, *Dhayl*, p. 96-98, note 1.

180 Ibn Muyassar, *Muntaqā*, p. 46-47, 62.

stratégique pour l'Égypte fatimide, et finalement la plupart des cités côtières de la région. L'aisance avec laquelle l'homme fort de Tyr réussit son soulèvement ne fut sans doute pas pour rien dans le mouvement qui toucha Tripoli peu de temps après. Depuis les années 1030, la cité avait pour cadî-gouverneur Amīn al-Dawla Abū Ṭālib 'Abd Allāh b. Muḥammad b. 'Ammār (m. 1071-1072)¹⁸¹. Sa famille, issue du rang des Kutāma et originaire d'Ifrīqiyya, était étroitement liée à la dynastie et deux de ses membres, 'Ammār Abū Muḥammad al-Ḥusayn Amīn al-Dawla puis son fils Muḥammad Khaṭīr al-Mulk occupèrent même la fonction de vizir en 996-997 pour l'un et en 1020 pour le second¹⁸². Vers 1066-1067, une première révolte eut lieu à l'instigation de deux frères issus du clan des Banū al-Faṭḥ. Le cadî, en bonne relation avec les milices de jeunes gens de la cité (*aḥdāth*) et en bonne entente avec le pouvoir égyptien parvint à ramener le calme dans la ville alors assiégée par le gouverneur de Ramlah. La population fut toutefois punie d'avoir soutenu momentanément les insurgés puisqu'une lourde amende de cent mille dinars fut imposée aux habitants¹⁸³. En 1070-1071, des dinars étaient encore frappés localement au nom d'al-Mustanṣir¹⁸⁴. Ainsi, à la mort d'Amīn al-Dawla en avril 1071, Tripoli demeurait encore relativement fidèle aux califes du Caire. Gageons toutefois que l'amende infligée aux habitants fut sans doute perçue comme injuste. Le successeur d'Amīn al-Dawla b. 'Ammār, Jalāl al-Mulk Abū al-Ḥasan b. 'Ammār (m. 1098), n'était autre que son neveu. Une dynastie de cadîs-gouverneurs était née, elle était du même type que celle qui régnait sur Tyr. Jalāl al-Mulk exploita habilement le sentiment d'injustice qui avait pu naître au sein de la population ainsi que la faiblesse de plus en plus marquée du pouvoir égyptien. Le nouveau maître de la cité rejeta à son tour la mainmise directe des autorités cairottes que son oncle avait semble-t-il davantage respectées¹⁸⁵. Les Banū 'Ammār surent à la fois ménager les Fatimides en poursuivant les prières en leurs noms tandis qu'ils multipliaient les cadeaux aux émirs seldjoukides dont l'expansion pouvait à tout moment mettre un terme à l'autonomie de la cité¹⁸⁶. Ni Badr et son fils al-Afḍal, ni les puissants émirs turcs de Damas n'agirent contre la cité côtière

181 Tadmurī, *Ṭarābulus*, p. 245.

182 Ibn al-Qalānīsī, *Dhayl*, p. 44. Ibn Zāfir, *Munqaṭī'a*, p. 41. 'Imad, *Fatimid Vizierate*, p. 174, 178. Tadmurī, *Ṭarābulus*, p. 243.

183 Ibn Taghrī Birdī, *Nujūm*, v, p. 79. Sibṭ Ibn al-Jawzī, *Mir'āt al-zamān*, éd. 'A. Sévim, p. 133. Bianquis, *Damas et la Syrie*, II, p. 632.

184 Tadmurī, *Ṭarābulus*, p. 251.

185 Ibn al-'Adīm, *Zubdat*, II, p. 35. Ibn Taghrī Birdī, *Nujūm*, v, p. 111. Ibn al-Athīr, *Kāmil*, x, p. 71.

186 Ibn al-Qalānīsī, *Dhayl*, p. 112, 114.

qui put mener une existence relativement autonome jusqu'à sa conquête par les croisés en 1109¹⁸⁷.

Plus au sud, l'évolution de la situation fut sensiblement la même que dans la région de Tripoli. La perspective de pouvoir demander une assistance aux troupes seldjoukides contribua d'autant plus à faire tomber les dernières réticences des gouverneurs de certaines cités portuaires à rejeter la tutelle égyptienne qu'ils savaient que Badr al-Jamālī, tout juste installé en l'Égypte, ne pouvait s'en absenter avant d'avoir éteint tous les foyers d'insoumission. Les Banū 'Uqayl de Tyr parvinrent donc à étendre leur influence sur leurs voisines directes. Acre avait, quant à elle, été attaquée par les Turcs dès que Badr s'était embarqué pour l'Égypte et alors même qu'une partie de sa famille et de ses biens se trouvaient encore dans la cité¹⁸⁸. Ainsi, dans les années 1080, Saïda, Jubayl, Acre et les autres villes côtières moins importantes ne reconnaissaient plus les Fatimides. Ce ne fut qu'en 1089 que Badr lança une grande offensive sur la côte et parvint à reprendre les quatre cités. Si la mainmise fatimide sur Jubayl, Saïda et Acre demeura à peu près stable jusqu'à leurs chutes respectives aux mains des Européens, nous avons vu combien il fut difficile au pouvoir égyptien de maintenir à Tyr une présence ferme¹⁸⁹. Finalement, seule Ascalon, sans doute la cité la moins intéressante pour la flotte fatimide, demeura sous contrôle égyptien de manière continue jusqu'à sa chute en 1153.

La difficulté que les Fatimides éprouvèrent pour maîtriser les villes littorales qui se trouvaient dans leurs domaines ne se limite pas qu'aux côtes égyptiennes ou syro-palestiniennes. À l'ouest de l'Égypte, sans parler des problèmes que les Fatimides rencontrèrent avec les Zirides d'Ifrīqiyya ou encore en Sicile au milieu du XI^e siècle, les rapports avec une ville comme Barqa, étape majeure à la fois sur la route des caravanes et sur la route maritime entre l'Ifrīqiyya, la Sicile et l'Égypte, furent des plus compliqués et obligèrent les autorités égyptiennes à des compromis.

Barqa fut d'abord laissée à Aflaḥ al-Saqḻabī qui y avait été nommé gouverneur par al-Mu'izz quelque temps avant l'expédition de Jawhar. Un épisode au moins illustre la fortune qu'il était possible d'accumuler à la tête de Barqa. Fier de ses prérogatives et ne souhaitant pas se rabaisser devant Jawhar dont il se sentait l'égal, Aflaḥ aurait proposé entre 50 000 et 100 000 dinars à al-Mu'izz

187 Nous avons déjà évoqué dans le chapitre 2 les divers épisodes qui conduisirent les Fatimides à reprendre le contrôle direct de Tripoli à la demande de sa population en 1108. Ibn al-Qalānisī, *Dhayl*, p. 161, 163-164. Ibn al-Athīr, *Kāmil*, x, p. 475-477. Maqrīzī, *Itti'āz*, 111, p. 38, 42. Albert d'Aix, *Histoire*, 11, p. 150-151. Guillaume de Tyr, *Histoire*, 11, p. 136.

188 Maqrīzī, *Itti'āz*, 11, p. 314. Sibṭ Ibn al-Jawzī, *Mir'āt al-zamān*, éd. 'A. Sevīm, p. 171.

189 Ibn al-Athīr, *Kāmil*, x, p. 176. Ibn Muyassar, *Muntaqā*, p. 50. Ibn al-Qalānisī, *Dhayl*, p. 120. Ibn Taghrī Birdī, *Nujūm*, v, p. 128. Maqrīzī, *Itti'āz*, 11, p. 326.

afin de ne pas avoir à descendre de son cheval pour accueillir Jawhar en marche vers l'Égypte¹⁹⁰. Aflaḥ était à n'en pas douter une des personnalités du régime fatimide, car lorsqu'il fut rappelé auprès du calife et qu'il arriva à Gizeh en septembre-octobre 974, il fut accueilli en grande pompe par les élites du régime¹⁹¹. Sa proximité avec le calife est attestée par sa présence, avec Jawhar et Ya'qūb b. Killis, au chevet d'al-Mu'izz mourant¹⁹². Le nouveau calife devait juger la présence d'Aflaḥ plus utile à Barqa qu'en Égypte alors que le reste du territoire libyen était désormais laissé aux Zirides. En 978, l'émir Buluggīn b. Zīrī avait en effet obtenu du calife le gouvernement de Tripoli, Syrte et Ajdābiyya¹⁹³. Le district de Barqa demeurait entre les mains du calife qui ne comptait pas renoncer à un espace aussi utile à l'Égypte. En 979-980, Aflaḥ, de retour en Cyrénaïque, expédia d'ailleurs au calife un cadeau comprenant des centaines de chevaux, de mulets, de chameaux et cent coffres remplis de monnaies¹⁹⁴. L'importance du district impliquait que son gouvernement soit confié seulement à des hommes sûrs. Après Aflaḥ, plusieurs autres affranchis furent nommés gouverneur par le calife. Certains, comme Ṣandal al-Aswad, qui exerça la charge de gouverneur durant les années 990 et de 1003 à 1006, sont peu connus, d'autres exercèrent des charges prestigieuses¹⁹⁵. Yānis al-Ṣaqlabī al-'Azīzī, nommé gouverneur en 998, était l'ancien chef de la police de Fustāt et avait été à la tête d'un corps de troupe qui laissa son nom à un quartier du Caire (*ḥarat al-yanīsiyya*)¹⁹⁶. Raydān al-Ṣaqlabī, nommé en 1000, était quant à lui le responsable du parasol califal (*sāhib al-miẓalla*) d'al-'Azīz et d'al-Ḥākim¹⁹⁷. Tous ces hommes étaient des généraux aguerris, condition nécessaire pour prendre la responsabilité de la région où se trouvaient de nombreuses tribus berbères et arabes turbulentes qu'il fallait parfois contenir.

C'était notamment le cas des Banū Qurra, clan arabe qui nomadisait entre le delta du Nil et la Tripolitaine et fournissait parfois des forces supplétives aux Fatimides¹⁹⁸. En 1002, un groupe de Banū Qurra fut envoyé pour aider le général Yahyā b. 'Alī b. Ḥamdūn à reprendre le contrôle de Tripoli au nom

190 L'homme reçut notamment la mission de faire creuser des puits sur la route terrestre vers l'Égypte. Cf. Ibn Khalliqān, *Wafayāt*, I, p. 377. Jawdhārī, *Sirat Jawdhar*, éd. p. 94, tr. p. 100-101. Maqrīzī, *Ittī'āz*, II, p. 131.

191 Maqrīzī, *Ittī'āz*, I, p. 216.

192 Maqrīzī, *Ittī'āz*, I, p. 229.

193 Ibn 'Idhārī, *Bayān*, I, p. 230. Maqrīzī, *Ittī'āz*, I, p. 248.

194 Maqrīzī, *Ittī'āz*, I, p. 249.

195 Maqrīzī, *Ittī'āz*, I, p. 281 ; II, p. 48, 61.

196 Maqrīzī, *Ittī'āz*, I, p. 267, 269, 290. Maqrīzī, *Khīṭaṭ*, III, p. 46-47.

197 Ibn 'Idhārī, *Bayān*, I, p. 256. Maqrīzī, *Ittī'āz*, I, p. 291 ; II, p. 9, 25, 34.

198 Anṭākī, *Histoire*, XXIII, p. 471, 497, 513. Saleh, « Le rôle des bédouins d'Égypte à l'époque fatimide », p. 53-54.

d'al-Ḥākīm¹⁹⁹. L'opération fut un échec et les Banū Qurra se virent accusés d'avoir abandonné le général au moment du combat. Yahyā trouva grâce aux yeux du calife, mais pas les Banū Qurra qui furent massacrés près d'Alexandrie à la fin de 1003²⁰⁰. Les survivants se réfugièrent alors dans le riche district de Barqa où Ṣandal al-Aswād venait d'être de nouveau nommé gouverneur en octobre 1003. Malgré son expérience, Ṣandal fut impuissant lorsqu'éclata la révolte de l'anti-calife Abū Rakwa entre 1004 et 1007²⁰¹. Plusieurs groupes berbères de Cyrénaïque ainsi que les Banū Qurra, qui nourrissaient désormais quelques rancœurs à l'égard des Fatimides, se rallièrent à lui. Ṣandal et plusieurs autres personnalités fuirent Barqa devenue la capitale provisoire du rebelle qui avança vers l'Égypte revêtu de son titre d'*amīr al-mu'minīn* avec la ferme intention d'en chasser les Fatimides et de détruire l'ismaélisme²⁰².

Commandés par Mukhtār b. Qāsim, les Banū Qurra s'emparèrent d'une grande partie du delta du Nil, dont Damiette et Tinnīs qu'ils tinrent jusqu'en 1006 avant de se réfugier de nouveau près de Barqa. Si en 1007 Abū Rakwa fut finalement capturé en Haute-Égypte par des tribus bédouines puis tué, sa révolte illustre de manière évidente les difficultés des Fatimides à contrôler certains des territoires qui relevaient officiellement de leur autorité directe. Le fait que le rebelle ait d'ailleurs cherché refuge dans cette zone frontalière avec la Nubie, plusieurs documents signalent qu'il aurait eu un accord avec le roi de Nubie, mais que pour des raisons diverses cet accord ne fut pas honoré, constituait une preuve que cette zone de marges, elle aussi stratégique pour le commerce, pouvait potentiellement se retourner contre les maîtres du Caire²⁰³. Il n'en fut rien à ce moment et la collaboration des tribus bédouines de la région d'Assouan, notamment les Rabī'a, avec le pouvoir central amena le calife à adopter une attitude assez libérale à l'égard des membres de ce clan dont l'émir semble avoir hérité à partir de cette date du titre honorifique de *Kanz al-Dawla*. Ce titre fut ensuite octroyé de manière quasi automatique aux émirs successifs de ce clan, chefs qui exercèrent de manière assez durable la fonction de représentant quasi officiel voire de gouverneur des Fatimides dans cette région²⁰⁴.

199 Musabbiḥī, *Nuṣūṣ*, p. 23. Idris, *Zīrides*, I, p. 98-102.

200 Ibn 'Idhārī, *Bayān*, I, p. 256. Maqrīzī, *Ittī'āz*, II, p. 34-35, 51-52.

201 Ibn al-Athīr, *Kāmil*, IX, p. 197-198. Ibn 'Idhārī, *Bayān*, I, p. 257-258. Maqrīzī, *Ittī'āz*, II, p. 60-61. Nuwayrī, *Nihāyat*, XXVIII, p. 180-181.

202 Anṭākī, *Histoire*, XXIII, p. 478-479. Ibn al-Athīr, *Kāmil*, IX, p. 199-202. Maqrīzī, *Ittī'āz*, II, p. 60-68. Nuwayrī, *Nihāyat*, XXVIII, p. 181-184. Pour un récit complet voir Van Nieuwenhuysse, « The uprising of Abū Rakwa and the Bedouins against the Fāṭimids », p. 245-264.

203 Ibn al-Qalānīsī, *Dhayl*, p. 64-65. Sibṭ Ibn al-Jawzī, *Mī'rāt al-Zamān*, éd. J. Rassi, p. 23-24.

204 Garcin, *Qūṣ*, p. 75. Seignobos, *L'Égypte et la Nubie*, I, p. 182-191. Je remercie Robin Seignobos de m'avoir laissé consulter son doctorat inédit.

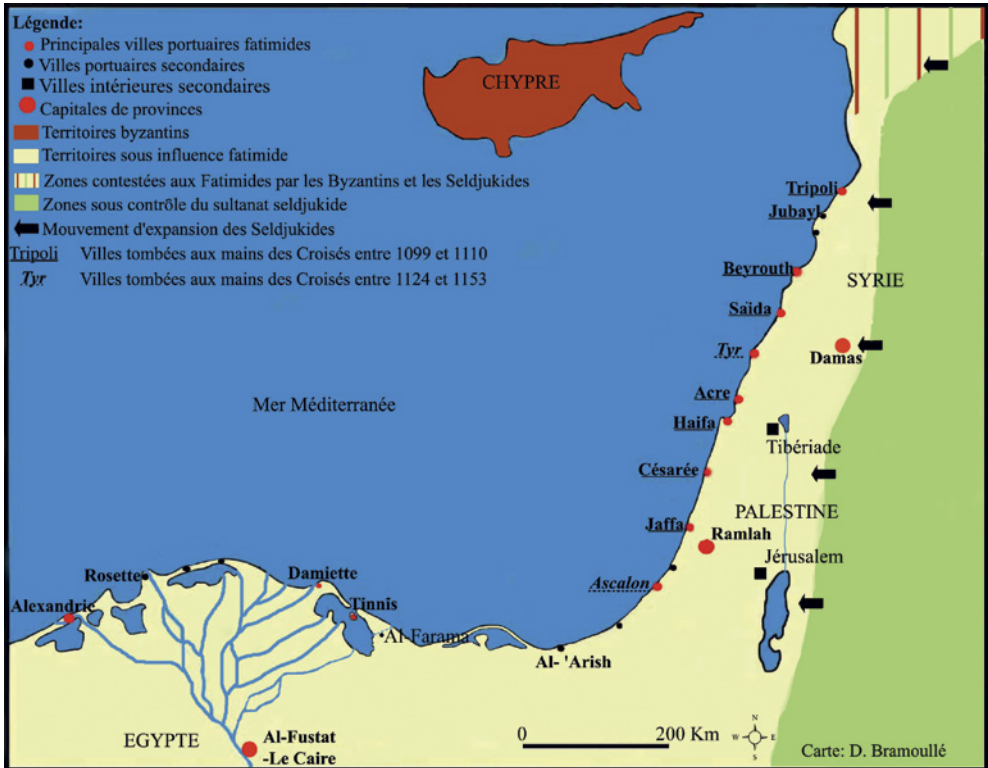


FIGURE 18 La répartition des villes portuaires fatimides en Méditerranée orientale

Ce soulèvement affaiblit durablement leur pouvoir en Cyrénaïque, région à propos de laquelle les sources demeurent silencieuses pour la période 1006 et 1011. À cette période, si Barqa était de nouveau dirigée par un gouverneur fatimide, ce dernier n'est évoqué que lors de sa fuite devant les Banū Qurra qui investissent la cité après avoir intercepté le cadeau expédié par l'émir Bādīs à al-Ḥākīm²⁰⁵. Les Fatimides semblaient à peu près incapables de contrôler la Cyrénaïque et ce n'est sans doute pas un hasard si à la fin de l'année 1012, al-Ḥākīm envoya à Bādīs un rescrit qui en faisait le maître officiel de Barqa. Ainsi, en 1013, le gouverneur nommé par Bādīs vint prendre officiellement le pouvoir à Barqa alors dirigée par un ancien chef de la police de Fustât, Khawd al-Ṣaqlabī²⁰⁶. Il s'agissait peut-être pour le calife de se séparer d'un territoire

205 Maqrīzī, *Iṭṭi'āz*, II, p. 92.

206 Maqrīzī, *Iṭṭi'āz*, II, 104 ; Ibn 'Idhārī, *Bayān*, I, 259-260.

devenu trop incontrôlable alors qu'au même moment l'agitation bédouine de Palestine mobilisait toutes les forces militaires du califat²⁰⁷.

À Barqa, le changement de tutelle ne modifia en rien l'attitude des Banū Qurra à l'égard de l'autorité officielle. En 1014, Mukhtār b. Qāsim s'empara de nouveau d'un cadeau très conséquent adressé par le Ziride à al-Ḥākim. Le cortège qui le convoyait arriva à Barqa vers le 10 janvier 1014 pour n'en repartir qu'en mars. Il est difficile d'expliquer un séjour aussi long dans la cité si ce n'est par le danger que faisaient régner les Banū Qurra à l'extérieur. Dans tous les cas, une fois le cortège de nouveau hors de Barqa, il fut attaqué et le présent volé par les bédouins qui provoquèrent la fuite du nouveau gouverneur. Les accès de folie d'al-Ḥākim pourraient expliquer qu'il n'ait pris aucune mesure à l'encontre des Bédouins et qu'il les ait même récompensés. En 1015, alors que les Bédouins venaient semble-t-il d'attaquer Alexandrie, le calife décida d'octroyer la cité et la Buḥayra en *iqṭā'* aux Banū Qurra²⁰⁸. Après cette date, les références à Barqa, à Mukhtār et à son fils Jabbāra disparaissent des textes. Seul Musabbihī signale un conflit entre Mukhtār et Shibl al-Qurrī, une autre personnalité du clan, pour l'année 1024²⁰⁹. La suite de l'histoire semble attester que Mukhtār non seulement remporta le conflit, mais qu'il permit l'établissement dans la ville d'un prédicateur officiel de la *da'wa* ismaélienne²¹⁰. Le silence de la documentation ne laisse la place qu'à des hypothèses, mais il semble bien qu'il y eut des négociations entre Mukhtār et Le Caire. Ces pourparlers pourraient justement avoir eu pour objet d'essayer de trouver un compromis acceptable entre les les Fatimides et Banū Qurra. Le calife al-Ḥākim pourrait avoir acheté le calme et la tranquillité de Mukhtār en lui laissant la maîtrise de Barqa et des districts qui en dépendaient à condition que ce dernier accepte la tutelle, très nominale, des Fatimides sur le district. De fait, ni Bādīs, le maître officiel de la cité, ni al-Ḥākim puis son successeur al-Ẓāhir ne nommèrent le moindre gouverneur pour Barqa après 1015. Les lettres de la Geniza semblent témoigner que l'accord pourrait ne pas s'être limité à la simple maîtrise de la ville et de son district par les Banū Qurra, et que ces derniers, après avoir été les hommes du désert, se tournèrent résolument vers la mer à un moment où le commerce maritime était en plein essor entre la Sicile, l'Ifriqiyya et l'Égypte fatimide²¹¹.

207 Bianquis, *Damas et la Syrie*, I, p. 296-308.

208 Maqrīzī, *Ittī'āz*, II, p. 109-110.

209 Musabbihī, *Akhbār Miṣr*, p. 28.

210 Maqrīzī, *Ittī'āz*, II, p. 157. Musabbihī, *Akhbār Miṣr*, p. 57. Nuwayrī, *Nihāyat*, xxviii, p. 205-206.

211 Bramoullé, « L'émirat de Barqa et les Fatimides. Les enjeux de la navigation en Méditerranée centrale », p. 51-70.

Le rapport que les Fatimides entretenirent avec leurs villes côtières est difficile à appréhender. Les problèmes que la dynastie rencontra assez vite pour maîtriser les ports, et l'éloignement de la côte de ce qui demeura longtemps l'objectif militaire officiel, c'est-à-dire Bagdad, n'incitèrent que peu les autorités égyptiennes à organiser les ports sous leur contrôle en un réseau efficace d'un point de vue naval. L'essor commercial que connurent ces villes, et qui tient malgré tout à la présence de l'ordre fatimide dans la région, se répercuta sur les sociétés urbaines dans lesquelles des bourgeoisies locales, enrichies par le commerce et de plus en plus impliquées dans la vie politique manifestèrent leur désir propre, l'autonomie. Si la volonté affichée par l'administration fatimide était celle d'un État centralisateur, l'analyse des situations locales révèle ainsi un système qui résidait souvent dans une forme de désengagement de l'État central au profit d'individus impliqués personnellement sur leurs biens pour faire respecter l'ordre fatimide. Même la présence militaire égyptienne fut finalement assez limitée, à part dans quelques cas particuliers qui correspondent le plus souvent à une recrudescence de la violence. L'autonomie croissante d'individus comme les gouverneurs ou les cadis, tant du point de vue économique que politique se transforma parfois en une contestation ouverte du pouvoir fatimide, surtout si la protection navale que la dynastie pouvait offrir aux villes ne semblait plus justifiée. Un tel système de gestion des espaces littoraux, et notamment des villes portuaires, invite alors à s'interroger sur le rôle de ces cités dans l'organisation navale et, notamment, dans ce qui constituait le cœur de cette organisation, c'est-à-dire les arsenaux et les chantiers de construction navale fatimide.

Des navires aux marins ; la flotte fatimide et ses acteurs

Les califes fatimides s'efforcèrent d'entretenir une marine efficace qui sut presque toujours tenir tête à des escadres ennemies toujours plus nombreuses. Cette capacité de résistance tient à la fois à l'organisation de la flotte, aux navires qui la composaient et aux hommes qui se trouvaient à leurs bords. Si les opérations navales menées par les navires fatimides sont relativement connues, les auteurs s'avèrent bien moins loquaces lorsqu'il s'agit d'aborder des aspects qui tiennent à l'organisation et au fonctionnement de la marine. Les siècles fatimides (X^e-XI^e siècles) correspondent à un nouvel essor de la navigation ainsi qu'à plusieurs évolutions dans l'architecture navale, les dimensions des navires ou encore le développement de certains gréements¹. Depuis les ouvrages pionniers de Aly M. Fahmy écrits dans les années 1940², les progrès de l'archéologie navale ont permis de mieux déterminer les formes ou les capacités de certains des navires utilisés par les musulmans et les Fatimides en particulier. Ces derniers bénéficiaient, nous l'avons vu dans le premier chapitre, de ports généralement bien fortifiés et régulièrement répartis entre l'Égypte et le nord des littoraux de Syrie-Palestine. Les quelques documents qui permettent de tenter de retracer l'organisation navale adoptée par les Fatimides mettent en évidence un système qui dut sans doute évoluer, mais qui ne tint peut-être pas autant compte des potentialités géographiques de leur bande littorale.

Ainsi, les questions qui se posent ici et auxquelles nous tenterons de répondre peuvent apparaître comme relativement simples. Il s'agit de s'interroger sur les navires qui composaient les flottes fatimides et leurs équipages ainsi que sur les actions menées par la flotte. Il faut considérer que chacune des réponses que les Fatimides apportèrent à ces questions reflétait autant des contraintes physiques ou techniques que des choix délibérés qui renvoient alors à des options tactiques, stratégiques, mais aussi idéologiques.

1 Pryor, *Geography*, p. 25-38. Kreutz, « Ships, Shipping, and the implication of changes in the Early Medieval Mediterranean », p. 79-109.

2 Fahmy, *Muslim Sea power in the Eastern Mediterranean*. Fahmy, *Muslim Naval Organisation in the Eastern Mediterranean*.

1 L'organisation de la flotte

L'organisation de la flotte répondait à plusieurs critères fixés par les hommes à la tête de l'État fatimide ainsi que par le contexte politico-militaire qui évolua considérablement entre 969 et 1171. Les textes mettent en évidence la progressive élaboration d'une administration spécifique à la flotte fatimide et d'un commandement naval qui obéissait à des exigences particulières. Ils indiquent aussi que si la répartition des navires de guerre sur les littoraux répondait à des facteurs purement maritimes comme la taille des ports, des facteurs plus subjectifs existaient aussi et purent influencer sur la localisation des escadres fatimides. Enfin, les quelques textes qui évoquent la flotte fatimide témoignent surtout de l'absence de spécialisation et une certaine diversité dans les missions effectuées.

1.1 *Commander et administrer la flotte*

La description que livre Ibn al-Ṭuwayr du « Bureau des Constructions navales (*dīwān al-'amā'ir*) » au XII^e siècle met en évidence les liens qui unissaient la construction navale, la gestion de la marine et le commandement naval. Le portrait qu'il dresse de l'administration de la flotte laisse penser que les Fatimides rationalisèrent tout ce qui touchait à la marine. Les textes révèlent à la fois certaines permanences ainsi que des transformations plus ou moins profondes de l'administration de la flotte qui paraissent s'être déroulées en quatre grandes phases (cf. figure 19).

1.1.1 L'Ifrīqiyya : une mise en place progressive

Les années passées au Maghreb constituent à bien des égards une période décisive dans l'élaboration de la puissance navale fatimide et dans la gestion de la flotte.

En matière de commandement, l'analyse des diverses expéditions navales fatimides organisées durant les années passées en Ifrīqiyya révèle les noms de treize commandants de la flotte différents. Deux périodes sont néanmoins à distinguer dans le commandement et l'administration des flottes fatimides. La première commence en 912, date de la première expédition navale fatimide, et s'achève en 950. Entre ces deux dates, onze commandants en chef, alors qualifiés de *quwwād* (sing. *qā'id*), sont mentionnés. Trois de ces hommes apparaissent au moins à deux reprises, six paraissent être des Slaves, mais l'un d'eux, Šābir al-Fatā, peut-être le plus capable, assura trois expéditions successives entre 927 et 929³. Aucun des Slaves mentionnés n'avait exercé de réelles

3 *Chronique de Cambridge*, éd. Vassiliev, *Byzance et les Arabes*, 11/2, p. 103-104. Ibn 'Idhārī, *Bayān*, 1, p. 190-191.

fonctions militaires avant de prendre la tête des navires de guerre. L'un était porteur du parasol califal (*ṣāhib al-miẓalla*), l'autre était responsable du harem. Ṣābir était quant à lui gouverneur de Kairouan lorsqu'il prit la direction de la flotte⁴. À part ces Slaves, cinq hommes d'origine arabe sont cités comme *qā'id* de la marine. Ils appartiennent tous à de vieilles familles installées en Ifrīqiyya. Dans ce groupe, un homme se distingue, il s'agit de Ya'qūb b. Ishāq al-Tamīmī, resté célèbre à la fois pour avoir subi un revers cuisant avec la flotte lors de l'attaque de l'Égypte de 919-920, et pour avoir réussi l'exploit de ravager Gênes en 934 après être demeuré emprisonné dans les geôles abbassides plus de dix années. Son frère, Khalīl b. Ishāq al-Tamīmī, chef du *jund* de Kairouan, fut envoyé en Sicile pour secourir le gouverneur de Palerme. Il fit ensuite voile vers les côtes calabraises et mena des raids et des sièges durant au moins trois ans, car il n'est signalé de retour en Ifrīqiyya qu'au mois de septembre 941⁵. À suivre ces exemples, l'impression se dégage qu'il n'existait pas de véritable spécialisation dans le commandement en chef d'une flotte et de la marine. Les chefs de flotte passaient indifféremment d'un poste sans aucun rapport avec la mer, la marine, voire parfois avec l'armée, à la direction d'une expédition navale. Un tel système de commandement d'une arme aussi technique que la flotte paraît pour le moins déroutant pour ne pas dire inconséquent. Cela permet alors de comprendre que la marine n'était pas véritablement considérée comme une arme avec ses spécificités, mais plutôt comme un moyen de transport de troupes terrestres.

Les quelques informations sur l'expédition égyptienne de 919-920 apportent des éléments de réflexion quant à l'organisation de la marine fatimide dans ses premières années⁶. La flotte fatimide qui fut sévèrement défaite par les navires arrivés de Tarse était dirigée par deux *qā'id*. Ya'qūb, d'origine arabe, fut capturé et envoyé en Irak, tandis que Sulayman al-Khādīm subit l'avanie d'être exhibé dans les rues de Fustât avant d'être exécuté avec tous les autres capitaines de navires qui avaient été débarqués au site d'al-Maqs au nord de Fustât⁷. Il semble que tous les hommes mis à mort avaient essentiellement le statut d'esclaves et qu'ils étaient clairement liés à la dynastie fatimide, tandis que les troupes arabes furent épargnées. La mise à mort de Sulaymān, associée à celle des capitaines des navires, laisse supposer que Sulaymān était non seulement un esclave, mais peut-être aussi un capitaine et qu'il possédait des connaissances

4 *Sīrat al-Ḥāḍib*, p. 190. Dachraoui, *Califat*, p. 367-368.

5 Ibn 'Idhārī, *Bayān*, I, p. 215. Ibn al-Athīr, *Kāmil*, VIII, p. 337-339. Amari, *Musulmani de Sicilia*, II, p. 217-230.

6 Ibn al-Athīr, *Kāmil*, VIII, p. 114. Ibn 'Idhārī, *Bayān*, I, p. 182. Kindī, *Quḍāt Miṣr*, p. 276-277.

7 Kindī, *Quḍāt Miṣr*, p. 277.

techniques. Cette volonté d'éliminer tous les capitaines, c'est-à-dire tous ceux qui possédaient des connaissances nautiques et qui, de ce fait, représentaient pour les Fatimides un groupe essentiel pour développer une force navale, doit peut-être se comprendre comme une preuve que les Fatimides possédaient déjà une marine redoutée. Il s'agissait peut-être aussi d'un signe adressé à tous ceux qui voudraient s'engager dans la flotte fatimide dans le futur.

Contrairement à ce que laisse penser Ibn Khaldūn qui associe le vocable *qā'id* à celui de commandant des troupes embarquées, il se pourrait que dans le commandement de la flotte fatimide de ces années-là, une différence ait existé entre des individus porteurs du même titre⁸. L'allusion à non pas un, mais deux *qā'id* de la flotte pourrait en effet constituer le signe d'une spécialisation dans la direction des expéditions navales. Selon nous, un *qā'id* était en fait chargé de l'aspect technique de la navigation, du commandement naval, des manœuvres, tandis que l'autre dirigeait les soldats qui embarquaient. Une telle partition des tâches permet de comprendre pourquoi les Fatimides nommèrent parfois à la tête de leurs navires des individus qui n'avaient *a priori* aucune connaissance navale particulière, ils ne s'occupaient simplement pas des aspects maritimes de l'expédition. Ils laissèrent plus fréquemment leurs noms dans les chroniques que ceux qui se chargeaient de commander aux marins non pas tant à cause de leur origine familiale que du prestige plus grand qu'il y avait alors à diriger des troupes plus que des navires et des marins, et sans doute aussi à cause du manque d'intérêt des chroniqueurs pour les choses de la mer. Un tel système de commandement, s'il semble logique, ne peut à vrai dire guère être confirmé par d'autres exemples tirés de la période maghrébine de la dynastie. À la même époque cependant, il semble bien qu'il était appliqué par les Umayyades d'al-Andalus comme l'explique Ibn Ḥayyān, le chroniqueur officiel de cette dynastie⁹. Nous en savons donc très peu sur les capitaines des navires et sur les véritables responsables de la navigation. Dans tous les cas, lorsque Ya'qūb b. Iṣḥāq rentra de captivité, al-Qā'im n'attendit pas longtemps et lui confia une flotte et des hommes. Cela témoigne à la fois de la confiance qu'il plaçait en Ya'qūb, demeuré fidèle à la dynastie, mais cela prouve peut-être aussi que le calife ne disposait finalement pas de tant d'hommes capables de diriger dans de bonnes conditions une opération navale.

8 Ibn Khaldūn indique en outre que dans chaque navire se trouvaient un *qā'id* qui s'occupait donc des soldats, de l'armement et un capitaine (*ra'īs*) qui dirigeait les manœuvres, donc les marins. Cf. Ibn Khaldūn, *Discours*, p. 395-396. Lirola-delgado, *Poder naval*, p. 283-285.

9 Ibn Ḥayyān, *Muqtabis*, p. 72, 206, 212, 218, 248. Ibn 'Idhārī, *Bayān*, I, p. 218, 221-222.

En 950, le dernier élément d'origine slave, Faraj ou Farah al-Khādim, prit la tête d'une expédition navale¹⁰. Après lui, le calife al-Manṣūr privilégia certes la fidélité, mais le souci d'efficacité parut se renforcer tout comme la stratégie qui s'affina. Après la révolte de l'Ifrīqiyya des années 940, la flotte qui avait permis de délivrer Sousse de la pression du rebelle Abū Yāzid en 945, apparut sans doute au calife al-Manṣūr sous un nouveau jour. Elle s'était avérée un moyen essentiel pour assurer la sécurité de la dynastie et lui octroyer une réputation au-delà de la Sicile. Elle avait un rôle majeur à jouer pour maîtriser l'espace maritime entre l'Ifrīqiyya et la Sicile. Les tentatives avortées vers l'Égypte montraient que mieux préparée, elle pouvait s'avérer essentielle pour faciliter le départ vers la terre des Pharaons et la Méditerranée orientale. Il était donc nécessaire de mettre en place un commandement et une organisation plus efficaces pour la marine qui avait à la fois mené des opérations spectaculaires et subi des revers importants.

À partir des années 950, la fonction d'amiral ou de *qā'id*, car c'est le terme utilisé, passa aux mains d'une seule et même famille, celle des Banū Kalbī qui étaient aussi les maîtres de la Sicile. L'île formait une base navale essentielle pour toutes les expéditions vers les terres chrétiennes. Cette famille donna au moins trois chefs à la flotte et chacun d'entre eux prit la tête de plusieurs expéditions navales¹¹. Les califes fatimides optèrent pour une organisation qui misait sur la continuité dans le commandement de la flotte et sur un meilleur contrôle de la Sicile. Ces deux éléments permirent à la marine fatimide de réaliser des opérations spectaculaires et très souvent victorieuses comme le sac d'Almeria en 955, mais aussi la fameuse bataille du détroit de Messine contre les troupes byzantines en 965¹². Sous al-Manṣūr, la décision de confier le commandement des flottes à un seul individu ou aux membres de la même famille plutôt que de nommer un nouveau commandant pour chaque expédition navale témoigne du souci de rendre la marine plus efficace.

Si l'on s'intéresse maintenant à la gestion de la flotte en Ifrīqiyya, la première trace d'un administrateur n'apparaît qu'à la fin des années 940, soit près de trente ans après le début des premières expéditions navales fatimides. Il est en effet difficile de trouver des traces d'une véritable amirauté avant le règne d'al-Manṣūr (r. 946-953) voire celui d'al-Mu'izz (m. 975). La mise en place d'une administration de la flotte s'apparente à une construction empirique fondée à

10 Ibn al-Athīr, *Kāmil*, VIII, p. 494. *Chronique de Cambridge*, éd. Vassiliev, *Byzance et les Arabes*, II/2, p. 105. Nu'mān, *Majālis*, p. 240. Idrīs 'Imād al-Dīn, *'Uyūn*, v, p. 337.

11 La première mention d'un membre de cette famille à la tête de la flotte est celle de Ḥasan al-Kalbī en 947. Cf. Ibn al-Athīr, *Kāmil*, VIII, p. 473.

12 Nu'mān, *Majālis*, p. 164-165. Ibn al-Athīr, *Kāmil*, VIII, p. 558.

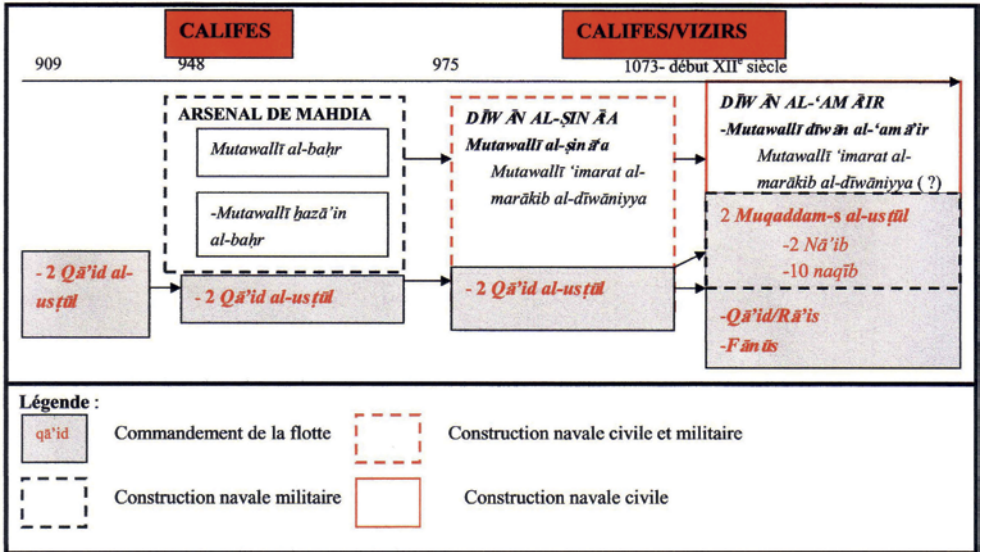


FIGURE 19 L'évolution de l'administration de la flotte, de la construction navale et du commandement de la flotte entre 909 et 117

la fois sur des personnalités et les aptitudes de certains individus auxquels les califes confièrent des fonctions et des titres qui n'existaient pas à l'origine. À partir d'al-Manṣūr, une nouvelle fonction, et donc sans doute une administration, fit son apparition. La *Sīrat Jawdhar* évoque à plusieurs reprises Ḥusayn b. Ya'qūb b. Iṣḥāq al-Tamīmī avec le titre de *ṣāhib al-baḥr* ou de *mutawallī al-baḥr*, soit une sorte de responsable ou d'administrateur des affaires maritimes. Si la fonction n'est jamais évoquée avant cet individu, les textes suggèrent que son père l'avait inaugurée sous al-Manṣūr (cf. figure 19)¹³.

Il semble en effet que le fameux Ya'qūb b. Iṣḥāq fut le premier à exercer la charge de *mutawallī al-baḥr*¹⁴. Il est possible que la charge ait été créée au moment où le calife décida de déplacer sa capitale à Ṣabra al-Manṣūriyya, près de Kairouan, en 948. Le chambellan Jawdhar resta à Mahdia pour informer le calife de tout ce qui s'y passait. Le calife préféra décharger Jawdhar de quelques responsabilités en créant une autre fonction administrative qu'il confia à un homme vieillissant, Ya'qūb, dont les compétences et la fidélité n'étaient plus à prouver. L'apparition de cette nouvelle fonction au sein de la marine fatimide coïncide avec l'efficacité grandissante de la flotte et la volonté plus affirmée de mettre en avant la dynastie à travers sa marine. Il est difficile de dire quelles

13 Jawdharī, *Sīrat Jawdhar*, éd., p. 79, tr. p. 84.

14 Ibn al-Athīr, *Kāmil*, VIII, p. 434. Idrīs, *Uyūn*, v, p. 232. Dachraoui, *Califat*, p. 393.

étaient les responsabilités exactes de Ya'qūb lorsque celui-ci entra en fonction. Si notre hypothèse est exacte, c'est-à-dire si la fonction date bien de 948, cela faisait alors deux ans que Ya'qūb n'apparaissait plus à la tête d'une escadre¹⁵. En 947, le premier membre de la famille kalbide prit la tête d'une expédition maritime. Il ne fait aucun doute en tout cas que le fils de Ya'qūb, Ḥusayn b. Ya'qūb, indifféremment qualifié de *ṣāhib al-baḥr* ou *mutawallī al-baḥr*, ne s'occupait que de la construction navale ou du transport du ravitaillement destiné aux troupes de Sicile¹⁶. Une lettre adressée par al-Mu'izz à Jawdhar suggère que Ḥusayn b. Ya'qūb ne se limitait pas qu'au rôle de comptable. « Si Ibn Ya'qūb est certain qu'il en résultera des avantages satisfaisants, qu'il se hâte de faire construire dix *ṣandals* du modèle des grandes barques » écrivait ainsi le calife à son chambellan, après que le *mutawallī* lui eut envoyé une note contenant tout ce dont il avait besoin pour faire construire des navires de guerre¹⁷. Ces textes suggèrent que Ḥusayn b. Ya'qūb avait argumenté sur la nécessité de faire construire ces bateaux et qu'il avait peut-être même conseillé un type de navire particulier pour renforcer la flotte. Néanmoins, à aucun moment les sources ne permettent de faire de Ḥusayn b. Ya'qūb un amiral ou un commandant en chef de la flotte. À partir de 950, les opérations navales engagées par la dynastie furent exclusivement commandées par les Banū Kalbī et ces derniers n'obéissaient qu'au calife. Ce qui apparaît comme une nouvelle organisation de la flotte correspond, selon nous, à une centralisation renforcée de tout ce qui concernait la marine fatimide.

Cette centralisation, semble-t-il mise en place surtout à partir du milieu du x^e siècle, ne fut peut-être pas toujours celle de la dynastie. Le récit d'al-Kindī quant à l'expédition de 919-920 contre l'Égypte pourrait suggérer que, dans les premières décennies, les Fatimides adoptèrent une gestion plus décentralisée de la flotte et des équipages. L'auteur ne livre aucune description du mode de recrutement de la flotte fatimide, mais il précise que les hommes qui se trouvaient sur les bâtiments capturés subirent un sort différent selon leur origine ethnique, géographique et professionnelle. Les soldats Kutāma ainsi que les Zawīla furent tous exécutés sauvagement. Les hommes originaires de Sicile, de Barqa, de Tripoli, mais aussi de Kairouan furent relâchés et, enfin, les capitaines des navires furent exhibés devant la foule de Fustāt puis mis à mort¹⁸. Cela pourrait être le signe qu'à cette époque au moins, les Fatimides ne disposaient

15 Selon la chronologie des événements, il semble bien que Ya'qūb n'eut plus aucun commandement naval après 946, date à laquelle le calife al-Manṣūr lui demanda d'équiper six navires et d'aller à Sousse Ibn al-Athīr, *Kāmil*, VIII, p. 434. Idrīs, *ʿUyūn*, v, p. 232.

16 Jawdhārī, *Sīrat Jawdhar*, éd. p. 79, 81, tr. p. 84, 86.

17 Jawdhārī, *Sīrat Jawdhar*, éd. p. 99-100, tr. p. 100-101.

18 Kindī, *Quḍāt Miṣr*, p. 277.

pas d'une force navale centralisée, mais, qu'à l'instar des Aghlabides et des Umayyades d'al-Andalus, ils exigeaient des différentes villes littorales sous leur contrôle de leur fournir un contingent de navires et de marins qui se plaçaient ensuite sous le commandement des deux *qā'id*. Il est toutefois étonnant que le *cadi* ne cite pas les gens de Tunis ou de Sousse parmi les villes qui auraient pu fournir des contingents de navires et de marins, car ces cités disposaient ou avaient disposé d'arsenaux sous les Aghlabides¹⁹. En tout cas, le fait d'épargner les hommes issus des cités côtières, lesquels devaient sans doute servir comme marins tandis que les troupes berbères et les troupes noires étaient les soldats embarqués, peut être interprété comme une preuve que les marins issus des cités littorales n'étaient pas forcément volontaires pour servir les Fatimides et, comme l'indique Yaacov Lev, qu'ils ne pouvaient être considérés par les Ikhshidides comme des éléments vraiment hostiles²⁰. Un tel système de recrutement serait en fait assez conforme à l'organisation navale qui préexistait aux Fatimides. Cela confirmerait aussi qu'à partir des règnes d'al-Manṣūr et d'al-Mu'izz, pour gagner en efficacité, les califes modifièrent le système en le centralisant encore un peu plus et en professionnalisant la marine de guerre autour de deux centres uniques, Mahdia contrôlée par le calife ou ses hommes et Palerme contrôlée par les Banū Kalbī. En dehors de ces deux cités, après 950, aucun texte n'évoque des navires servant dans la flotte fatimide et provenant d'autres bases navales. Il ne faut évidemment pas être dupe des textes qui reflètent la volonté des califes, notamment celle d'al-Mu'izz qui souhaitait passer pour le maître de la mer. Ce dernier tenta peut-être d'effacer les traces littéraires d'une vie maritime hors de Mahdia et de Palerme, c'est-à-dire en dehors de son contrôle ou de celui de ses plus fidèles servants. Néanmoins, la biographie de Jawdhar permet de comprendre que ce contrôle n'était sans doute pas si total. Le chambellan Jawdhar indique en effet qu'en 969, dans un contexte de guerre en Sicile contre les dernières forteresses grecques, al-Mu'izz donna l'ordre de bloquer les vaisseaux marchands qui partaient d'Ifrīqiyya vers la Sicile et de les contraindre à une halte à Mahdia pour embarquer des vivres et du matériel destinés au gouverneur de Sicile. Certains capitaines quittèrent leur port d'attache et passeraient outre la demande du calife en naviguant en droite ligne vers la Sicile. Ce refus d'obéir leur coûta la vie à leur arrivée²¹.

Si l'on résume la situation, jusqu'en 948-50 environ, les textes ne font pas référence à une quelconque administration de la flotte. Le commandement naval passait d'individu en individu sans que l'on puisse déceler dans les textes

19 Talbi, *L'émirat aghlabide*, II, p. 384-389, 417-418, 419-421.

20 Lev, « The Fatimid navy, Byzantium, and the Mediterranean sea, 996-1036 », p. 248.

21 Jawdharī, *Sīrat Jawdhar*, éd. p. 109, tr. p. 108.

autre chose que la volonté directe du calife ou, dans une moindre mesure, celle de son chambellan. Il se peut aussi que durant cette toute première phase, il n'y ait pas eu de véritable centralisation navale et que les différentes gouverneurs des cités littorales fatimides fournissaient équipages et navires qui étaient alors placés sous l'autorité des deux *qā'id*. À partir de 950, les choses paraissent avoir changé. Comme nous le verrons, le système de recrutement des navires et, surtout, des hommes par la contrainte pourrait avoir été sinon abandonné, en tout cas limité au maximum. Le commandement de la flotte et des expéditions navales au sens large fut confié à une seule et même famille tandis qu'au même moment un administrateur de la flotte apparaissait dans les textes. L'administrateur et le commandant en chef étaient indépendants l'un de l'autre. Il existait donc un net partage des tâches entre celui qui s'occupait de faire construire les vaisseaux et sans doute de les entretenir ainsi que de fournir du matériel et des vivres aux marins et aux soldats, bref ce que l'on pourrait qualifier l'intendance de la flotte, et le général qui commandait la flotte en opération. Les deux hommes n'étaient liés par aucune relation de subordination et ils n'obéissaient qu'au calife. Ce partage des tâches évoque l'idée d'un premier effort de rationalisation des affaires maritimes avant l'installation en Égypte. Cette reconstitution de l'administration n'échappe toutefois pas à une certaine subjectivité puisque pour les seules sources dont nous disposons sont celles rédigées à l'intérieur des cercles de l'administration fatimide qui souhaitait peut-être forcer le trait pour mettre en évidence l'importance du calife et la centralité de Mahdia dans tout ce qui concernait la flotte.

1.1.2 L'Égypte et le temps des diwans

L'administration développée par les Fatimides après la mort d'al-Mu'izz est souvent décrite comme complexe, centralisée, bureaucratique. Elle était surtout très différente de celle qui existait en Ifrīqiyya où la chaîne de commandement entre le calife et ses administrateurs semblait très réduite. Il est vrai qu'en deux siècles le califat eut largement le temps d'adopter des structures de direction plus développées, peut-être mieux adaptées au contexte égyptien et syro-palestinien mais aussi plus proches de l'image de grand califat que souhaitait donner le califat fatimide face à son concurrent abbasside.

Les années égyptiennes donnèrent semble-t-il lieu à deux grandes phases de transformations administratives. À partir du califat d'al-'Azīz (r. 975-996), le vizir Ya'qūb b. Killis (978-990), grand réformateur de l'administration fatimide, s'attacha à développer les quatre grands diwans ou services administratifs qui existaient déjà sous les Ikhshidides²². Il est difficile de dire en quoi ces

22 Imad, *Fatimid Vizierate*, p. 18. Lev, « The Fatimid vizier Ya'qūb ibn Killis », p. 237-249.

réformes concernèrent l'administration de la flotte. Le terme même de *mutawallī al-baḥr* n'apparaît en tout cas plus dans les textes, sans que cela ne signifie que la fonction ait disparu pour autant²³. Il est vrai qu'à cette époque, la marine fatimide donna assez peu l'occasion de faire parler d'elle. Toutefois, à partir des années 1020 les sources signalent l'existence d'un *mutawallī al-ṣinā'a* qui entretenait des rapports très étroits avec le calife²⁴. Les quelques allusions faites à cet individu, bien qu'en définitive assez floues, incitent à penser qu'il fut l'administrateur de l'arsenal maritime, de la construction navale et peut-être aussi celui de la flotte comme l'était le *mutawallī al-baḥr* en Ifrīqiyya²⁵. Son titre correspond, selon nous, à une nouvelle étape, la troisième depuis la création de la dynastie, de l'évolution de l'administration des affaires navales au sens large (cf. figure 12). Il s'agissait de rationaliser encore un peu plus ce qui avait déjà été effectué en Ifrīqiyya en créant un diwan spécifique et en faisant du *mutawallī* un véritable chef de service, un administrateur ayant sous ses ordres un nombre conséquent de fonctionnaires. Au-delà de ces quelques remarques, il faut avouer que les textes ne laissent guère l'occasion de décrire ce que put être l'administration de la flotte au XI^e siècle. Une lettre de la Geniza signale néanmoins le « responsable de la construction des bateaux de l'administration (*mutawallī 'imārat al-marākib al-dīwāniyya*) »²⁶. Le ralentissement de l'activité navale durant cette période correspond donc dans les textes à ce qui peut apparaître comme une phase transitoire de l'administration et du commandement de la flotte comme de la construction navale avant le grand réveil des croisades.

Les traces les plus visibles de l'existence d'une administration de la flotte n'apparaissent réellement qu'au XII^e siècle. Ibn al-Ṭuwayr fournit de nombreux détails sur le fonctionnement de cette administration. Il rapporte en effet ce qui se passait dans le Bureau des constructions navales (*dīwān al-'amā'ir*) aussi nommé le *dīwān al-jihād*²⁷. Le fait qu'Ibn al-Ṭuwayr associe la notion de guerre sainte et la marine fatimide n'est pas anodin, mais nous aborderons cet aspect dans les lignes consacrées à la marine et à l'idéologie²⁸. Le *dīwān al-'amā'ir*, avec à sa tête un *mutawallī*, s'occupait donc de la construction navale et des salaires versés aux équipages depuis le siège du *dīwān* dont Ibn al-Ṭuwayr rappelle que de son temps au moins, il « se trouvait dans l'atelier de construction (*ṣinā'at*

23 Rappelons qu'en Ifrīqiyya, nous devons la connaissance de ce terme uniquement à la *Sīrat Jawdhar*. Aucun autre texte n'y fait jamais référence.

24 Musabbiḥī, *Akhbār Miṣr*, p. 18, 33, 37, 38-39, 41-42, 53, 59, 60, 86, 95-96, 101.

25 Pour toutes les notes concernant le *mutawallī al-ṣinā'a*, nous renvoyons au chapitre 5.

26 TS NS J 198, marge, l. 4, éd. Gil, *Malkhūt*, II, doc. 291, p. 880.

27 Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 94-100.

28 Cf. Chapitre 6.

al-inshā') des flottes et des navires de Fustât »²⁹. Comme nous le verrons dans le chapitre consacré aux arsenaux, l'analyse des textes permet de comprendre qu'en matière de construction navale, les Fatimides dissocièrent partiellement ce qui était du ressort de l'administrateur du Bureau, lequel exerçait essentiellement une responsabilité financière sur l'achat des matériaux de construction navale et peut-être aussi sur la construction des navires civils, c'est-à-dire ceux destinés à l'administration centrale, de ce qui relevait de la construction des vaisseaux de combat. En matière de gestion des flottes de guerre, des marins et du commandement naval, les choses paraissent au moins aussi complexes que pour la construction.

L'administrateur du *dīwān al-ʿamāʾir* avait sous sa responsabilité la tenue à jour du rôle des marins inscrits au registre du diwan et qui étaient donc susceptibles d'être mobilisés. À l'instar de son homologue du Bureau de l'armée (*dīwān al-jaysh*), il devait s'occuper du paiement des salaires réguliers des marins et sans doute aussi des artisans du *dīwān*³⁰. Le responsable du Bureau des constructions navales devait donner son autorisation (*tawqīʿ*) pour toutes les embarcations de plaisance (*ʿushāriyyāt*) qui sortaient de l'arsenal et pour les dépenses que cela occasionnait. Ibn al-Ṭuwayr semble dire que cela valait surtout pour la flottille des *ʿushārī* et autres *dawāmīs*, qui faisaient partie de ces navires de l'administration, qui servaient à faire la liaison avec les gouverneurs des provinces égyptiennes³¹. Il semble aussi qu'à partir de la réforme du *dīwān al-ʿamāʾir* organisée par le vizir Riḍwān en 1137, le personnage ayant le titre de *mutawallī* eut dans ses attributions les fonctions jusqu'alors exercées par le *dīwān al-thughūr*, c'est-à-dire le ravitaillement des cités côtières. Cela impliquait un lien plus étroit avec la flotte de guerre et ses commandants, mais pas forcément une subordination de ces derniers à l'administrateur du *dīwān al-ʿamāʾir*³². Au-delà des aspects purement financiers, les prérogatives du *mutawallī al-dīwān* en matière de gestion de la flotte de guerre et, bien sûr, de commandement, apparaissent plus que limitées (cf. figure 27).

L'administration de la flotte et le commandement militaire semblent avoir été étroitement associés. Au sommet de l'administration de la flotte de guerre et du commandement se trouvait le commandant de la flotte alors qualifié de *muqaddam al-uṣṭūl* ou parfois *zimām*³³. Les hommes nommés à ce poste

29 [...] *kāna maḥalluhu bi-ṣināʿat al-inshāʿ bi-Miṣr li-l-uṣṭūl wa-l-marākib*. Cf. Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 94.

30 Hamblin, *Fatimid Army*, p. 106-107.

31 Sur ces embarcations et leur rôle voir le chapitre 4.

32 Maqrīzī, *Ittiʿāz*, 111, p. 163.

33 Maqrīzī mentionne quant à lui la présence en 1123 d'un *zimām al-uṣṭūl*. Dans son récit il semble assez clair qu'il apparente le *zimām* au *muqaddam* car c'est par exemple le *zimām*

n'étaient pas eux-mêmes membres du *d̥wān al-'amā'ir* puisqu'ils étaient choisis parmi les grands princes du régime (*amīr kabīr min a'yān al-umarā'*)³⁴. En deux siècles de présence en Égypte, seule une douzaine de noms de *muqaddam al-ustūl* a pu être répertoriée. En 971-972, on y trouve le dernier des Banū Kalbī, mais au XII^e siècle, les noms d'un fils d'al-Afḍal, ou celui d'al-Amīr Sharaf al-Dawla b. Abī al-Ṭīb, dernier gouverneur fatimide de Tripoli, ou bien encore d'al-Amīr Sayf al-Mulk al-Jamal apparaissent comme des commandants d'expéditions navales³⁵. Ibn al-Ṭuwayr ne précise pas les critères qui permettaient de guider le choix du calife et du vizir pour désigner un commandant en chef de la flotte. « Leur force résidait dans leur âme et leur cœur » précise Ibn al-Ṭuwayr, comme pour indiquer qu'il s'agissait presque de leur part d'un acte de piété que de prendre la tête de la flotte³⁶. Dans tous les cas, les nominations de hautes personnalités à la tête de la flotte fatimide appellent plusieurs commentaires.

Tout d'abord, les quelques noms répertoriés après 975 indiquent que les Fatimides cessèrent de confier la responsabilité et le commandement de la flotte à la famille des Banū Kalbī comme cela avait été fait depuis le califat d'al-Manṣūr jusqu'à la conquête de l'Égypte. Cela signifiait-il que l'effort de rationalisation réalisé sous al-Mu'izz avait cessé et que la dynastie avait repris ses habitudes des premières décennies en Ifrīqiyya ? Il ne semble pas qu'il y ait eu une continuité dans le commandement de la flotte puisque pour chaque nouvelle expédition ou presque, un nouveau commandant était désigné. Un autre système fut néanmoins utilisé pour maintenir une certaine cohésion. D'autre part, confier la flotte à de très hautes personnalités de l'État prouve qu'il s'agissait d'un grand honneur et cela confirme, s'il en était besoin, le poids majeur de la flotte et le rôle essentiel que celle-ci joua pour la dynastie fatimide au XII^e siècle. Toutefois, la nomination de si hautes personnalités à la tête des expéditions navales pourrait signifier que, paradoxalement, les *muqaddam* de la flotte n'étaient peut-être pas les meilleurs spécialistes de la navigation et de la marine.

qui est accueilli par le calife. La fonction de *zimām* apparaît sous al-Ḥākim mais elle ne concernait semble-t-il que l'armée de terre où chaque *zimām* était responsable d'un corps de troupe et participait aux opérations. Cf. Maqrīzī, *Itti'āz*, III, p. 102. Maqrīzī, *Khīṭaṭ*, II, p. 453-544. Hamblin, *Fatimid army*, p. 135-136. Lev, « The Fatimid Army », p. 183.

34 Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 96.

35 Ibn al-Athīr, *Kāmil*, x, p. 617. Ibn al-Qalānisī, *Dhayl*, p. 142-143, 161, 188, 209. Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 99. Maqrīzī, *Itti'āz*, III, p. 38, 52, 100, 102. Sibṭ Ibn al-Jawzī, *Mir'āt al-zamān*, éd. M. Al-Ghāmīdī, II, p. 547.

36 Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 96.

Ainsi, l'administration de la flotte et son commandement, tels qu'un certain nombre d'allusions permettent d'en dessiner les contours, pourraient avoir été organisés de manière à compenser une relative instabilité à la tête de la flotte et peut-être aussi le manque de connaissances navales de ceux qui étaient nommés *muqaddam al-ustūl*. Rien ne permet en effet de connaître les aptitudes en matière de navigation, en tactiques navales, bref dans l'ensemble des savoirs qui permettaient à une flotte de guerre d'être efficace, de ceux qui, au XII^e siècle, portèrent le titre de commandant (*muqaddam*) de la flotte. Leurs compétences dans le domaine maritime n'étaient peut-être pas celles que l'on pouvait attendre d'un véritable « chef de la flotte ». D'un autre côté, il est difficile de croire que les Fatimides confièrent leurs navires de guerre et leurs équipages à des individus, aussi prestigieux soient-ils, qui ne disposaient pas des connaissances pour guider ces navires à bon port. Cela implique donc que soit le *muqaddam* avait bien des connaissances navales, soit qu'il existait un système qui visait à pallier son inexpérience en matière de navigation. Au regard des textes, cette seconde hypothèse pourrait être la plus valable. Plusieurs éléments semblent en effet confirmer cet aspect particulier de l'administration de la flotte fatimide. Si le *muqaddam* n'avait pas d'expérience de la mer, les Fatimides prenaient de gros risques à lui confier une flotte et des équipages précieux à moins de considérer que de véritables spécialistes de la navigation prenaient aussi part aux opérations navales et suppléaient le *muqaddam* dans tout ce qui exigeait des connaissances particulières relatives à la navigation et à la marine. Ibn al-Ṭuwayr signale justement qu'au sein du groupe des hommes inscrits au *dīwān al-'amā'ir*, il existait un corps de dix généraux (*quwwād*) et que l'un d'entre eux était désigné comme le général en chef (*qā'id*). Une fois nommé, le *qā'id* rejoignait la tête de la flotte (*riyyāsat al-ustūl*) qu'il partageait avec deux autres hommes, le *muqaddam*, et le *fānūs*³⁷. Si l'on ne s'attache qu'aux termes utilisés, le schéma proposé par Ibn al-Ṭuwayr semble de prime abord assez conforme au système de direction de la flotte décrit par Ibn Khaldūn par exemple, et appliqué en al-Andalus au X^e siècle, à ceci près que le *fānūs* n'est pas répertorié. Nous avons toutefois vu que dès l'Ifriqiyya, deux *qā'ids* se trouvaient déjà à la tête des flottes et que l'un des deux s'occupait sans doute plus particulièrement des marins et de la navigation. Dans les quelques lignes qu'Ibn al-Ṭuwayr consacre à la nomination du *qā'id*, se trouve, selon nous, la confirmation que ce dernier s'occupait bien de questions purement maritimes.

L'auteur explique qu'après avoir été choisi et avoir pris la tête de la flotte avec le *muqaddam* et le *fānūs*, « tous se mettaient à sa suite [du *qā'id*], ils mettaient

37 Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 96.

à la voile après lui et se plaçaient sous son commandement »³⁸. En dépit des ambiguïtés de formulation, l'auteur confirme que le *qā'id* n'était pas un commandant de soldats, mais bien celui des marins et des manœuvres. Si les autres devaient se placer derrière lui, c'est parce qu'à la manière d'un pilote moderne du canal de Suez, il guidait la flotte jusqu'à la Méditerranée car il savait les dangers du fleuve. Une fois en mer, il connaissait les courants et pouvait deviner l'arrivée de la moindre brise. Comme ultime preuve du fait que le *qā'id* exerçait la charge de capitaine en chef, Ibn al-Ṭuwayr le qualifie de capitaine (*ra'īs*) dans un passage où le *qā'id-ra'īs* et le *muqaddam* rejoignaient le calife pour recevoir l'ultime bénédiction avant le départ et, accessoirement, un prime en liquide des mains même du souverain³⁹.

La désignation du *qā'id-ra'īs* devait faire l'objet d'un consensus (*al-ijmā'*), mais l'auteur ne précise pas qui précisément choisissait le *qā'id* ni à quel moment. Le calife et le vizir avaient sans doute leur mot à dire comme lorsqu'il s'agissait de choisir le chef d'une opération terrestre. Seul celui qui était désigné comme *qā'id* partait en expédition afin, sans doute, qu'en cas de problème, les meilleurs professionnels des affaires navales de la dynastie ne disparaissent pas tous en même temps. Les textes ne précisent pas non plus la nature des relations qu'entretenaient le *muqaddam* et le *qā'id* et si l'un des deux l'emportait dans les décisions. Un *muqaddam* pouvait-il forcer un *ra'īs* à prendre la mer alors que tout indiquait que les conditions de navigation allaient se dégrader et que la flotte allait prendre des risques trop importants, ou le *ra'īs* pouvait-il imposer ses vues au nom de la sécurité de la flotte ? Le *qā'id* nommé à la tête de la flotte devait sans doute se placer sous les ordres du *muqaddam*, mais compte tenu de l'expérience du *qā'id*, le *muqaddam* ne pouvait pas contredire le capitaine lorsqu'il s'agissait de choisir la meilleure route pour rallier le point d'arrivée ou lors des manœuvres en haute mer. Ce système semble avoir été inauguré dès les premières décennies de la dynastie. En 996, Yaḥyā al-Anṭākī signale que les vingt bâtiments dépêchés par le calife pour reprendre en main Tyr étaient conduits par deux hommes : Ibn Ḥamdān et Fā'iq al-Khādīm al-Barāz (ou al-Saqḻabī)⁴⁰. Rien ne permet de dire si l'un ou l'autre avait des compétences particulières dans le domaine maritime, mais Ibn Ḥamdān n'est pas un inconnu des archives. Il dirigea plusieurs opérations terrestres notamment contre Damas. Ce dernier n'était selon toute vraisemblance pas un marin⁴¹. Fā'iq al-Khādīm était, quant à lui, très certainement d'origine slave

38 Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 98.

39 Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 98.

40 Anṭākī, *Histoire*, XXIII, 1932, p. 454. Ibn Sa'īd, *Nujūm*, p. 69.

41 Musabbihī, *Akhbār Miṣr*, p. 30, 36-37.

et, à ce titre, davantage susceptible d'avoir des compétences navales. Certains textes disent d'ailleurs de manière claire qu'il était à la tête de la flotte⁴².

Ainsi, le commandement de la flotte ne reposait pas seulement sur les seules épaules du *muqaddam* mais était bicéphale, voire tricéphale. Le partage du pouvoir à la tête de la flotte peut être perçu comme un moyen supplémentaire mis en place par les Fatimides pour éviter qu'un *muqaddam* n'accapare trop de pouvoir. Le *qā'id* était sans aucun doute le véritable amiral de la flotte, celui qui dirigeait le mouvement des navires et les marins, peut-être aussi les troupes affectées à la flotte. Il avait sous ses ordres les capitaines des autres navires et la responsabilité du choix de la route maritime à suivre, des manœuvres à effectuer, donc tout ce qui impliquait un savoir spécifique. On aimerait en savoir plus sur ce corps d'amiraux fatimides, leur origine, leur formation, mais les textes n'en disent rien et aucun nom n'apparaît à moins de considérer que parmi les quelques noms de chef d'expédition, en dehors des plus glorieux auxquels nous avons fait allusion, les autres étaient ceux des *qā'id* de la flotte. La description qu'a laissée de Makhzūmī du fonctionnement du *dīwān al-jaysh* introduit toutefois une difficulté supplémentaire à la compréhension de l'administration de la flotte car il évoque des *quwwād al-asāṭil* au service du bureau de l'armée⁴³. Cette possibilité n'est pas confirmée par Ibn al-Ṭuwayr dans le chapitre qu'il consacre au *dīwān al-jaysh*⁴⁴. Au regard des confusions de vocabulaire, il est possible que les deux hommes ne décrivent pas tout à fait les mêmes choses en employant le vocable *quwwād*. Ibn al-Ṭuwayr se réfère assez clairement à un capitaine de navire en évoquant les dix *qā'id* et c'est du reste par le terme *ra'īs* qu'il désigne en dernier lieu le *qā'id* à partir du moment où ce dernier rejoignait le *muqaddam al-ustūl* et le *fānūs*. De son côté, le chapitre d'al-Makhzūmī dans lequel se trouve la référence aux *quwwād al-asāṭil* évoque divers corps de troupe comme des cavaliers ou les détachements de Bédouins. Le contexte même du passage invite donc davantage à considérer les *quwwād al-asāṭil* comme les commandants des soldats qui étaient affectés spécifiquement à la flotte, aux navires de guerre, mais qui dépendaient malgré tout du bureau du *dīwān al-jaysh*.

On peut se demander dans quelle mesure le modèle décrit par Ibn al-Ṭuwayr est valable pour toutes les opérations impliquant des navires de guerre fatimides ou s'il ne s'agit que de l'organisation du commandement pour les opérations les plus importantes. Il est en effet possible que lors des opérations relativement banales, par exemple le ravitaillement des cités côtières

42 Ibn Sa'īd, *Nujūm*, p. 69.

43 Makhzūmī, *Minhāj*, p. 64.

44 Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 82-85.

n'impliquant pas une attaque terrestre, le *muqaddam* nommé pour diriger l'opération n'était peut-être pas aussi prestigieux que ceux dont les sources ont gardé les noms. D'autre part, le rôle principal de la flotte, qui consistait surtout en du transport de troupes destinées à débarquer et à attaquer sur terre, permet d'expliquer les nominations de ces hautes personnalités à la tête de la flotte. Les *muqaddam* n'avaient pas véritablement besoin d'être des marins ni même d'avoir des connaissances navales car les opérations qu'ils dirigeaient avaient une finalité terrestre.

Muqaddam et *qā'id* constituaient un duo de commandement, mais il existait en fait un troisième homme. Le *fānūs*, qui constitue le troisième élément du trio de commandement, n'apparaît nulle part ailleurs que dans ce texte. Le fait que l'auteur le place avec le *muqaddam* et le *qā'id* indique qu'il jouait certainement un rôle important, bien qu'il fût sans doute d'un rang inférieur aux deux autres⁴⁵. Son titre peut nous éclairer quant à son rôle dans la flotte. Le terme même de *fānūs* semble désigner celui qui portait une lanterne⁴⁶. Une clé de compréhension du rôle du *fānūs* se trouve peut-être dans les manuels de navigation et de tactiques navales byzantins. Dans ces ouvrages, il est recommandé qu'un signal, et donc qu'un spécialiste de ce signal, devait être placé sur le navire amiral afin que l'amiral puisse transmettre rapidement ses ordres aux autres navires. Nicéphore Ouranos, l'auteur du manuel, précise que des hommes capables de déchiffrer les codes de couleurs ou les codes lumineux devaient se trouver dans chaque navire de la flotte pour interpréter les signaux envoyés par le navire amiral⁴⁷. On peut dès lors penser que le *fānūs* de la flotte était responsable de la bonne transmission des ordres du *ra'īs* et sans doute aussi du *muqaddam* à tous les bâtiments qui participaient à l'expédition au moyen de signaux lumineux ou autres, et donc qu'à ce titre il jouait un rôle crucial.

Quelques éléments laissent penser que l'organisation navale était en réalité un peu plus complexe encore que ne le suggère le récit d'Ibn al-Ṭuwayr. Il semble en effet que les maîtres du Caire adoptèrent une organisation qui visait à compenser l'inexpérience des *muqaddams* et leur rotation d'une année sur l'autre. Plusieurs textes semblent indiquer que contrairement au commandant d'une opération terrestre, parfois nommé au tout dernier moment, le *muqaddam al-ustūl* était nommé à la tête de la flotte avant qu'une

45 À la différence du *ra'īs* et du *muqaddam*, le *fānūs* n'était par exemple pas convié à se présenter devant le calife en personne à la suite de la parade navale pour recevoir une somme d'argent et les bénédictions personnelles de l'imam.

46 Dozy, *Supplément*, II, p. 292.

47 Ouranos, *Tactique*, éd. et tr. dans Pryor, Jeffreys, *Dromon*, p. 592-593.

opération navale ne soit déclenchée. Quelques allusions semblent même indiquer que le poste de *muqaddam* n'était en fait pas occupé par un seul, mais par au moins deux individus. Ibn al-Ma'mūn évoque ainsi la remise de vêtement d'apparat au *mutawallī dīwān al-'amā'ir* et aux « deux commandants des capitaines (*muqaddamay al-ru'asā'*) ». Le vocabulaire pourrait évidemment laisser penser à une confusion entre le *muqaddam al-ustūl* et le *qā'id*, les deux hommes ayant sans doute autorité sur les capitaines de navires, mais, en 1123, la référence au commandant de la deuxième flotte (*muqaddam al-ustūl al-thānī*) apporte, selon nous, une preuve supplémentaire à cette hypothèse de deux *muqaddam* que d'autres éléments permettent d'étayer davantage⁴⁸.

Si l'on analyse en effet le récit de l'expédition de 1123 et que l'on croise les informations fournies avec des textes plus généraux, quelques éléments donnent des indices de l'organisation navale fatimide et mettent en avant des preuves d'une gestion du commandement de la flotte sur un temps plus long que ne pouvait l'être celui de l'infanterie ou la cavalerie. En 1123, les émissaires de Zāhir al-Dīn qui vinrent proposer au calife une intervention navale arrivèrent au Caire en mars-avril 1123, soit au début de la période de navigation. Le calife dut alors faire appel au commandant de la seconde flotte car une flotte égyptienne se trouvait déjà en mer. Les textes ne disent pourtant rien d'une quelconque attaque navale organisée par les Fatimides à ce moment-là. Or, si l'on reprend les différents calendriers agricoles, ils signalent qu'au mois copte de *barhamāt* (mars), les Fatimides envoyaient des navires avec des troupes pour renforcer les cités portuaires comme Tyr et Ascalon et apporter le ravitaillement⁴⁹. Il est donc tout à fait possible qu'en 1123, le *muqaddam* de la première flotte ne fût pas allé combattre les Francs, mais remplissait une mission beaucoup plus prosaïque, et pourtant essentielle, de ravitaillement des deux cités côtières encore contrôlées par les Fatimides. Une fois l'opération effectuée, soit le *muqaddam* rentrait en Égypte soit, et c'est une hypothèse qu'il faut envisager, il demeurait avec ses hommes auprès des cités qu'il venait de ravitailler. Plusieurs éléments tendent à accréditer la deuxième possibilité car, à quelques reprises, des textes font allusion à des flottilles locales qui paraissent en fait avoir été des unités de la flotte égyptienne réparties en divers ports de la côte. D'autre part, pour cette même expédition du printemps 1123, Guillaume de Tyr indique que le calife écrivit dans les villes littorales, il faut comprendre Tyr et Ascalon, pour leur demander d'armer les navires qui iraient vers Jaffa⁵⁰. Selon le chroniqueur

48 Ibn al-Ma'mūn, *Akhbār Miṣr*, p. 61, 69, 78.

49 Ibn Mammātī, Maqrīzī et un auteur anonyme cités par Charles Pellat. Cf. Pellat, *Calendriers*, p. 52, 56, 118.

50 Guillaume de Tyr, *Histoire*, II, p. 230-231.

chrétien, le nombre de navires fatimides qui se présentèrent devant Jaffa est bien supérieur aux quarante navires dont parle le fils du vizir fatimide. Les récits des deux chroniqueurs peuvent néanmoins s'accorder si l'on considère que la flotte du premier *muqaddam* se trouvait encore en mer, ou dispersée entre Tyr et Ascalon, et que c'est à lui que le calife écrivit pour lui ordonner de se tenir prêt à une action commune avec la deuxième flotte qui arrivait d'Égypte. Ibn al-Ma'mūn rapporte ensuite que le calife convoqua le *muqaddam* et qu'il lui confia alors officiellement la deuxième flotte et surtout lui donna les instructions sur la mission et le nombre de navires à armer⁵¹.

La nomination du commandant (*muqaddam*) de la deuxième flotte intervint soit au moment de faire partir la première flotte, soit bien avant. Ibn al-Ma'mūn ne dit rien d'une nomination tardive alors qu'au contraire, le calife et ses conseillers hésitèrent sur le nom de celui qui devait prendre la direction d'Ascalon à la tête des troupes terrestres⁵². Ce n'est qu'après que Ḥusām al-Mulk al-Barranī (ou al-Narsī) ai été choisi pour mener la troupe que le calife convoqua le *muqaddam* de la flotte. Il est difficile de savoir combien de temps avant une expédition un commandant de la flotte était désigné. La règle était, selon nous, de nommer les deux commandants bien avant le début de la saison de la navigation qui débute en mars-avril, voir même plus tôt, afin qu'ils se tiennent parés à toute éventualité et, pourquoi pas, afin qu'ils puissent commencer une formation aux spécificités de la marine. Avouons-le, rien ne permet d'appuyer l'hypothèse de la formation ou de l'initiation des *muqaddams* aux spécificités du combat naval. Néanmoins, au regard du rôle majeur de la flotte, de son coût, il y a une certaine logique à considérer que celui qui en prenait la tête, même s'il était assisté par de véritables spécialistes, recevait une préparation, même sommaire. Si l'on pousse cette logique jusqu'à son terme, une expédition navale entreprise dès le début de la saison de la navigation aurait pris le *muqaddam* de court dans sa formation. La nomination des *muqaddams* de la flotte pourrait donc peut-être s'envisager d'une année sur l'autre et pas simplement juste avant la saison de la navigation. Enfin, et cela ne fut peut-être pas sans jouer un rôle, la dernière étape avant le départ d'une expédition consistait en une parade navale effectuée devant la foule et les plus hautes personnalités du régime. Cette parade navale était une représentation,

51 Ibn al-Ma'mūn, *Akhbār Miṣr*, p. 60-61. Maqrīzī, *Itti'āz*, III, p. 98. Le nom de cet individu n'est pas resté dans les annales mais il faut rappeler que cette seconde flotte égyptienne expédiée vers Ascalon connut un de ses plus cuisants échecs.

52 Les textes sont clairs, le calife effectua d'abord la revue des troupes terrestres et celle-ci étaient déjà partie pour Ascalon lorsqu'il se rendit à son belvédère d'al-Maqs afin d'assister à la parade navale et au départ des navires. Cf. Ibn al-Ma'mūn, *Akhbār Miṣr*, p. 60. Maqrīzī, *Itti'āz*, III, p. 100.

un spectacle qui visait tout autant à mettre en avant la force du calife à travers sa flotte que de juger du sérieux du travail effectué par celui qui en avait été nommé *muqaddam* et qui, à ce titre, percevait déjà la plus grosse prime avant le départ et en tirerait sans aucun doute les plus gros bénéfices en cas de succès. Il devait aussi assumer la plus grande part de responsabilité en cas d'échec.

Le prestige de la dynastie et du calife en place reposait largement sur la flotte. Choisir à l'avance et former certains de ceux qui allaient en prendre la tête, même si la responsabilité était partagée avec d'autres, permettait sans doute de garantir une meilleure implication et une formation plus complète du *muqaddam* que ne l'exigeait le commandement d'une opération purement terrestre à laquelle tous les grands du régime étaient sans aucun doute préparés dès leur plus jeune âge. Il semble aussi évident qu'aucun des hommes nommés à la tête d'une opération navale ne souhaitait avoir honte de la prestation à laquelle se livrerait la flotte dont on lui avait confié le commandement le jour de la parade. En dépit des zones d'ombre, ces divers éléments suggèrent que la direction des opérations navales était planifiée plus longtemps à l'avance que ne pouvaient l'être les opérations terrestres dont le chef était désigné au dernier moment⁵³.

Il ne semble pas qu'il y ait eu de relations de subordination entre le chef des opérations terrestres et celui qui prenait la tête de la flotte. Les deux hommes étaient des hautes personnalités de l'État. Afin d'éviter toute tension ou problème de susceptibilité, chacun d'entre eux ne recevaient ses ordres que du calife ou du vizir. Cela implique que les détails d'une opération étaient discutés avant le départ et sans doute d'égal à égal entre les deux commandants. Cela signifie peut-être aussi qu'en cas de difficulté sur le terrain, aucun des deux ne pouvait réellement trancher. Il est clair que le *muqaddam al-ustūl*, une fois nommé et convoqué par le calife pour recevoir sa feuille de route, ne recevait aucun ordre du *mutawallī* du diwan, même au niveau financier car le *muqaddam* percevait la somme ou au moins l'ordre de paiement directement des mains du calife et en présence du vizir⁵⁴. L'argent des dépenses était semble-t-il tiré de la cassette du *dīwān al-'amā'ir* mais cette dernière était directement alimentée et renflouée par le Trésor central en cas de déficit⁵⁵.

Si l'on s'attache à tenter de décrire les niveaux inférieurs de l'administration de la flotte, il est là encore possible de voir dans l'existence de certains

53 Le problème du manque de continuité dans le commandement des opérations terrestres fatimides lors des croisades a été remarqué par William Hamblin. Cf. Hamblin, *Fatimid Army*, p. 192-193.

54 Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 96.

55 Ibn al-Ma'mūn, *Akhbār Miṣr*, p. 70-71. Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 95.

fonctionnaires un autre moyen d'assurer une certaine continuité dans la gestion de la flotte et, par là même, peut-être de compenser une l'inexpérience des *muqaddam*. Ainsi, il existait deux délégués ou *nā'ib* du *muqaddam* qui travaillaient à l'intérieur du *dīwān al-'amā'ir*. Ils s'occupaient en priorité des navires de guerre (*al-asā'il*). Selon nous, ces deux hommes n'étaient pas attachés à un *muqaddam* en particulier. Si cela avait été le cas, cela aurait signifié qu'en 1123, il y avait deux *nā'ibs* pour préparer la première flotte puis deux autres pour la seconde. Un tel changement aurait non seulement contredit les propos d'Ibn al-Ṭuwayr, mais surtout aurait nui à l'efficacité du travail dans l'arsenal. Ainsi, les *nā'ibs* étaient non seulement des permanents, mais ils travaillaient davantage au service du commandement de la flotte que d'un commandant en particulier. Si l'on suit Ibn al-Ṭuwayr, que l'on admet que ces *nā'ibs* travaillaient en permanence dans le *dīwān al-'amā'ir*, et que leur travail ne pouvaient se faire que sous l'autorité d'un *muqaddam al-ustūl*, cela pourrait alors signifier qu'il existait en permanence un commandant de la flotte. Cela confirmerait en un sens que les commandants de la flotte se voyaient nommés plusieurs mois avant que la saison de la navigation ne commence. La présence permanente des *nā'ibs* dans le diwan visait sans doute aussi à assurer une continuité dans une fonction certes subalterne, mais néanmoins majeure. Nous pensons que ces deux hommes, peut-être chacun affecté au service temporaire d'un des *muqaddam*, sélectionnaient les matériaux les plus appropriés à la construction de la flotte parmi tous ceux qui arrivaient des forêts égyptiennes ou des ports de la Méditerranée. Ils possédaient des connaissances techniques fondées sur la pratique ; une expérience que ne pouvait acquérir un *muqaddam*, même après plusieurs mois de formation.

Outre les deux *nā'ibs*, d'autres fonctionnaires contribuaient à l'administration et au commandement de la flotte. Dès qu'une expédition devait être lancée, vingt sergents (*nuqbā'* sing. *naqīb*) s'occupaient de convoquer les marins et les autres hommes nécessaires à l'expédition car certains ne se trouvaient pas à Fustât ou au Caire⁵⁶. Ibn al-Ṭuwayr précise que les inscrits sur le rôle du *dīwān al-'amā'ir* étaient connus des vingt sergents. Il suggère ainsi une organisation de la flotte qui pourrait se rapprocher de celle l'armée de terre et de ce qui se passait dans le *dīwān al-jaysh* où il existait un rôle dans lequel étaient répertoriés le nom, le grade ainsi que la description physique de l'inscrit et sa solde ou l'*iqtā'* qu'il détenait afin qu'il n'y ait pas de possibilité de fraude⁵⁷. Il semble aussi qu'une fois les équipages formés, les *naqīb* devaient ensuite veiller à l'embarquement des équipements militaires attribués à chaque navire (*al-'udda*

56 Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 96.

57 Makhzūmī, *Minhāj*, p. 64.

al-mughlaqa li-l-marākib al-maṭlūba). Cette opération, sans doute effectuée par les marins, signifie aussi qu'à chaque navire correspondait un type d'armement déterminé par des fonctionnaires. Il est assez possible que les deux *nā'ib* remplissaient cette fonction et qu'ils établissaient des listes remises ensuite aux *naqīb*. En tout cas, les *naqīb* avertissaient le *muqaddam* une fois les derniers préparatifs achevés. Le commandant prévenait alors le vizir et le calife qui fixait le jour du paiement de la prime des hommes. Une fois ces diverses opérations effectuées, la parade pouvait être organisée⁵⁸.

L'analyse de la documentation met en évidence l'existence d'un système double d'administration de la flotte, selon que les navires en construction étaient destinés à la marine de guerre ou au service civil du diwan. Plusieurs questions demeurent néanmoins sans réponse faute de renseignement, notamment sur le partage entre les artisans affectés à la construction civile et ceux qui s'occupaient des navires militaires. La flotte de guerre avait la priorité sur la construction civile en cas de besoin, mais comment se faisait l'affectation des artisans ? La concentration de la construction navale à Rawḍa puis le partage des sites de construction navale entre l'île de Rawḍa et Fustāt sous le vizirat d'al-Ma'mūn al-Baṭā'iḥī, amènent à envisager à la fois une certaine polyvalence chez les charpentiers, mais peut-être aussi, au moins après 1120-1121, date supposée du partage ou du transfert, une affectation plus clairement déterminée des artisans affectés à tel ou tel chantier. La polyvalence des charpentiers de marine ne constitue évidemment en rien une révélation. Il serait très intéressant d'en savoir davantage sur la gestion du personnel du *dīwān al-'amā'ir*. À ce sujet, la documentation n'apporte qu'un éclairage limité. Quoi qu'il en soit, les textes laissent plutôt penser que les choses évoluèrent selon le contexte et les personnalités des uns et des autres. Le *mutawallī* s'occupait sans doute de toutes les dispositions financières et salariales de ceux qui travaillaient dans le diwan et de la gestion de la flottille civile des *'ushārī*. L'administration de la marine de guerre n'était pas de son ressort, il n'intervenait qu'à la marge en payant les salaires réguliers des marins et des artisans qui travaillaient pour la flotte de guerre, ou en gérant l'achat des matières premières destinées à l'arsenal. À partir de la réforme du *dīwān al-'amā'ir* par Riḍwān en 1137, il semble qu'il prit sous sa responsabilité la livraison, ou au moins la gestion, des vivres destinées aux villes littorales de Syrie-Palestine.

Un bilan de l'évolution de l'administration de la flotte et du commandement naval entre l'Ifrīqiyya et la disparition de la dynastie permet d'abord de noter que le commandement de la flotte se complexifia et le vocabulaire évolua. Les commandants de la flotte, désignés comme *quwwād* en Ifrīqiyya, prirent en

⁵⁸ Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 96-97.

Égypte le titre de *muqaddam* tandis que le vocable *qā'id*, traditionnellement réservé à des militaires, semble aussi avoir servi pour désigner un corps de spécialistes de la navigation qui pourrait s'apparenter aux amiraux. Dans la même logique de fractionnement des attributions, l'administration de la flotte et celle de la construction navale furent partagées entre un administrateur et un véritable responsable militaire. Le titre et les fonctions du premier évoluèrent et il se contenta semble-t-il au XII^e siècle de la responsabilité de la flottille civile, les véhicules officiels de l'administration en quelque sorte, particularité qui n'existait pas en tant que telle en Ifrīqiyya, et d'une responsabilité financière sur les hommes et sur une partie de la construction navale. Les Fatimides adoptèrent aussi une organisation navale qui prenait mieux en compte une certaine continuité chronologique du commandement, davantage en tout cas que dans l'infanterie ou la cavalerie. La plus grande attention qui pourrait avoir été accordée à la direction des opérations navales met d'une part en évidence l'importance accordée à la flotte et correspond assez avec ce que les sources relatent de l'efficacité des troupes au sol par rapport à celle de la marine qui résista globalement mieux que les troupes terrestres. En outre, l'administration de la marine telle que les textes la laissent entrevoir met en évidence une organisation très centralisée. Cela soulève alors la question de la localisation des escadres et des options tactiques choisies par la dynastie.

1.2 *Localisation des escadres*

La localisation des escadres répondait à des objectifs stratégiques et dépendait du contexte politico-militaire. Tous les ports entre Alexandrie et Tripoli de Syrie étaient susceptibles d'accueillir des flottilles. Les sources laissent toutefois l'image d'une dynastie qui n'utilisa qu'assez peu les potentialités géographiques qu'offrait l'étendue littorale dont elle disposait en pratiquant une politique de concentration de ses navires de guerre.

Lorsque les textes signalent les allées et venues des flottes fatimides pour des opérations de grande ampleur, seul le nom de Fustât (*Miṣr*) apparaît. La capitale économique du pays semble avoir rapidement concentré non seulement les sites de construction navale, mais aussi l'essentiel de la flotte fatimide en activité. Cette concentration des navires de guerre auprès des califes s'explique à la fois par des raisons politiques et idéologiques⁵⁹. Il s'agissait pour les califes de garder près d'eux la plupart des navires qui participaient de la puissance de la dynastie et qui concouraient à leur prestige personnel. De grandes manifestations navales auxquelles participaient les califes étaient organisées avant chaque départ en opération et cela impliquait la présence de nombreux

59 Voir le chapitre 6.

bâtiments. En outre, pour des raisons de sécurité, les Fatimides paraissent avoir fait le choix de baser l'essentiel de leurs navires loin de la mer, voire loin des cités littorales toujours promptes à la révolte. Ce système, s'il présentait quelques inconvénients, notamment celui d'allonger le temps de parcours pour arriver sur les sites d'opération, permit néanmoins de protéger la flotte même durant les périodes où l'Égypte subissait les raids ennemis.

Les textes qui signalent la présence de bâtiments de guerre dans les ports d'Égypte ou sur le littoral syro-palestinien sont en fait rares. Sur le littoral égyptien, le cas d'Alexandrie est assez caractéristique de la politique des Fatimides en la matière. Durant les premières années du X^e siècle, la ville fut assiégée par le rebelle Abū Rakwa ou encore par les Banū Qurra, mais à aucun moment les textes ne font allusion à une flotte basée dans la cité⁶⁰. Il faut attendre les dernières années du règne du calife al-Ḥākīm (r. 996-1021) pour qu'une référence indirecte à la flotte apparaisse dans les documents qui signalent la révolte de marins (*nawātī*) dans la ville⁶¹. C'est justement dans ces mêmes années que des lettres de la Geniza signalent la présence des navires de guerre (*uṣṭūl* et *qitāʿ*). Il s'agit alors de la première référence claire à des bâtiments de guerre qui avaient pour mission d'assurer la protection des bateaux de commerce qui reliaient l'Égypte à la Sicile et au Maghreb avec qui les échanges étaient nombreux⁶². Cette présence navale était donc liée à une mission précise en rapport avec le contexte de recrudescence des dangers sur les routes maritimes vers la Méditerranée centrale. Il est impossible de préciser le nombre de bâtiments présents sur place, mais il semble que cela se limitait à quelques unités seulement. La faiblesse de la flotte d'Alexandrie dans ces années-là se mesure aussi à l'incapacité dans laquelle ces bateaux se trouvèrent à briser le blocus terrestre et naval imposé à Alexandrie par le pirate-émir Jabbāra de Barqa dans les années 1050⁶³. Qu'une telle action fût réalisable par un simple pirate, aussi important soit-il, témoigne de la faiblesse de la flotte d'Alexandrie voire de son inexistence à une époque où, rappelons-le, la marine égyptienne n'était pas particulièrement active et la cité se trouvait à l'opposé du nouveau théâtre d'opération de la dynastie⁶⁴.

60 Ibn al-Qalānisī, *Dhayl*, p. 64-66. Maqrīzī, *Itti'āz*, I, p. 361-634 ; II, p. 51, 60-67. Anṭākī, *Histoire*, XXIII, 1932, p. 470-476.

61 Maqrīzī, *Itti'āz*, II, p. 109.

62 TS 13 J 17, f. 3, recto, l. 10-13, éd. Gil, *Malkhūt*, II, doc. 181, p. 528-532.

63 TS 13 J 19, f. 27 verso, l. 6, éd. Gil, *Malkhūt*, II, doc. 240, p. 702-707.

64 Au-delà de l'aspect purement naval, cela pose tout simplement la question de la réalité et de l'importance de la garnison qui se trouvait à Alexandrie et plus largement dans les villes côtières fatimides.

Ailleurs sur le littoral d'égyptien, les renseignements concernant Damiette et Tinnîs ne sont guère plus nombreux. Les deux villes constituaient surtout des points d'entrée et de sortie sur la Méditerranée des vaisseaux arrivant de Fustât plus que de véritables bases navales. Quelques navires y furent sans doute stationnés comme en témoigne l'ordre qu'al-Afḍal donna à son fils en août 1108. Il lui demanda de partir vers la Syrie avec la flotte de Fustât et celle qui se trouvait à Damiette⁶⁵. Cet ordre suggère qu'à cette période de l'année, la flotte fatimide avait été éparpillée en plusieurs petites flottilles dépêchées dans les divers sites portuaires le temps de la saison de la navigation comme cela semble avoir été habituel de le faire si l'on en croit les calendriers agricoles⁶⁶. Tinnîs, le port le plus oriental du delta, pourtant le plus proche des littoraux vers lesquels la marine égyptienne pouvait avoir à intervenir n'est pas mieux renseigné que les autres. Là encore, on ne trouve qu'une seule mention de navires officiels dans la cité. Seul Nāṣir-ī Khusraw signale la présence de bateaux appartenant au calife al-Mustanṣir. L'auteur ne précise toutefois pas s'il s'agissait de navires de guerre. Le voyageur qui semble lier la présence des navires du calife à la situation insulaire de la cité où tout devait être amené par bateau suggère ainsi que ces embarcations étaient davantage utilisées pour le commerce que pour la guerre⁶⁷. Ainsi, les Fatimides pourraient bien avoir disposé quelques navires dans leurs villes littorales, mais les textes qui signalent ces bâtiments donnent l'impression qu'il s'agissait de modestes flottilles cantonnées à des missions relativement limitées. Selon toute vraisemblance, ces navires n'avaient pas pour vocation de participer aux grandes opérations navales organisées par la dynastie.

Au XII^e siècle, les choses purent évoluer du fait de la recrudescence spectaculaire des opérations navales. Cependant, rien de clair n'apparaît si ce n'est que les flottes principales partaient de Fustât et passaient désormais par Damiette pour se rendre sur les cibles franques⁶⁸. Il faut attendre mai 1158, année durant laquelle les flottes fatimides furent particulièrement actives contre les Francs, pour que les sources signalent une action menée par la flotte dite d'Alexandrie (*uṣṭūl al-Iskandariyya*)⁶⁹. L'allusion à cette flotte dans les années 1150 correspond à une période d'intense activité navale. Il semble assez probable qu'en

65 Ibn Taghrī Birdī, *Nujūm*, v, p. 179. Maqrīzī, *Itti'āz*, III, p. 42-43.

66 Pellat, *Calendriers*, p. 52.

67 Nāṣir-ī Khusraw, *Sefer Nameh*, p. 112.

68 Cette option de faire partir les flottes de la capitale égyptienne entraîna des délais considérables, largement plus d'un mois, entre le départ de la flotte du Caire et son arrivée sur les lieux d'opération. Cf. Hamblin, « The Fatimid Navy during the Early Crusades », p. 77-83.

69 Ibn Mu'yassar, *Muntaqā*, p. 156. Maqrīzī, *Itti'āz*, III, p. 233.

1153 au moins, lorsqu'une flotte normande en provenance de Sicile pilla Tinnîs, une escadre égyptienne protégeait Alexandrie⁷⁰. Les Normands connaissaient bien Alexandrie pour la fréquenter depuis longtemps déjà. Ils étaient donc au courant de l'état des défenses de la cité. À l'instar de Jabbāra qui, près d'un siècle auparavant, s'était jugé capable d'assiéger Alexandrie car celle-ci était sans doute mal défendue, les Normands ne s'en prirent pas à cette dernière pour les raisons inverses. Elle était, cette fois, trop bien protégée pour eux, et notamment par une flotte. Ils ne se jugèrent sans doute pas capables de l'attaquer. Il est probable qu'Alexandrie ait bénéficié d'une flottille désormais plus conséquente qu'auparavant et que dans le nouveau contexte, cette flottille fut amenée à participer aux opérations contre des objectifs francs. Cette nouvelle stratégie correspond à une phase assez tardive de la dynastie. En effet, dans les années 1123, lorsque des navires vénitiens s'aventurèrent dans les eaux d'Alexandrie après avoir défait la flotte égyptienne devant Ascalon, les textes signalent que les Italiens furent surpris d'y trouver les forces du frère d'al-Ma'mūn al-Baṭā'iḥī venues là pour empêcher des rebelles berbères d'attaquer la ville⁷¹. La surprise des Vénitiens pourrait être le signe qu'à cette époque encore, la cité ne disposait pas encore d'une force navale et de troupes conséquentes pour la protéger. Cela expliquerait le risque pris par l'escadre italienne qui ne pensait sans doute pas trouver une flotte locale pour lui résister. La période qui correspond au vizirat d'al-ʿĀdil b. Sallār (1150-1153), qui relança des opérations navales d'envergure après plus de vingt ans de ralentissement, correspond davantage à cette nouvelle politique. Son vizirat bouscula les pratiques que les Fatimides avaient appliquées jusqu'alors en matière de construction navale et sans doute aussi dans ce qui concernait la disposition des navires sur le littoral égyptien.

À l'extérieur de l'Égypte, les traces de la présence de flottes fatimides dans les ports syro-palestiniens sont tout aussi succinctes. Dans les années 990, les Fatimides disposèrent semble-t-il quelques bâtiments de leur flotte dans certains des ports de la côte. Ces navires étaient sous la responsabilité des gouverneurs locaux. Le contexte était alors à la reprise des hostilités contre les Byzantins. Les Fatimides ne dotèrent pas toutes les cités côtières de flottilles, mais ils choisirent de privilégier les villes qui offraient sans doute à leurs navires les meilleures capacités de protection. Ainsi, en 998, lors de la révolte de Tyr, le calife al-Ḥākim ordonna aux gouverneurs de Saïda et Tripoli d'expédier leurs navires tandis que le gros de la flotte partait de Fustât. Le gouverneur du port d'Acre, bien plus proche de Tyr que Tripoli, ne fut pas contacté, pas plus

70 Ibn al-Athīr, *Kāmil*, x1, p. 190. Maqrīzī, *Itti'āz*, III, p. 207.

71 Ibn Muyassar, *Muntaqā*, p. 92-95. Ibn al-Qalānisī, *Dhayl*, p. 209. Maqrīzī, *Itti'āz*, III, p. 100, 102.

que celui de Beyrouth. Cela signifie sans doute que toutes les cités littorales ne disposaient pas de navires de guerre officiels, c'est-à-dire envoyés par le Caire. Le rebelle de Tyr, 'Allāqa, était lui-même un marin (*baḥrī*) et Ibn al-Qalānisī confirme qu'il appartenait à la flotte car il le décrit comme « un homme de la marine (*min rijāl al-baḥriyya*) »⁷². Tyr constituait le port le mieux équipé de tout le littoral. Il y a donc de fortes chances qu'à l'instar de Tripoli et Saïda, elle ait fait partie des trois principales cités littorales de la côte, les seules à pouvoir réellement être considérées comme des bases navales fatimides, même si cette appellation doit être relativisée.

L'expédition d'une flotte depuis l'Égypte et l'ordre adressé aux deux gouverneurs d'expédier leurs navires peut être interprétée de différentes manières qui ne sont d'ailleurs pas contradictoires. Cela indique d'abord que le calife était déterminé à reprendre le contrôle de Tyr et que cette dernière disposait sans doute d'une force navale. Il fallait d'autant moins lésiner sur les moyens que les rebelles avaient fait appel aux Byzantins⁷³. D'autre part, aucun texte ne précise le nombre exact d'unités disposées dans les villes choisies comme bases navales. Plusieurs indices suggèrent d'abord qu'il ne s'agissait pas de bâtiments armés localement, mais bien d'unités de la flotte égyptienne détachées là et que les Fatimides n'en laissaient en général qu'assez peu. Le fait de contacter les deux gouverneurs et d'expédier une flotte égyptienne constitue un signe parmi d'autres que les seuls navires de Tripoli et Saïda ne suffiraient sans doute pas contre la puissante cité de Tyr. Plusieurs documents témoignent que les Fatimides expédiaient par mer des troupes en renfort des garnisons locales avant le début de la saison de la navigation, c'est-à-dire vers le mois de mars, avant que le temps ne soit propice aux raids byzantins sur les cités littorales de Syrie⁷⁴. Les textes suggèrent donc que les villes côtières recevaient un renfort naval temporaire qui correspondait à la saison de la navigation. Le reste du temps, entre fin octobre et le mois de mars, les navires rentraient à leur base principale, c'est-à-dire à Fustât. Comme les garnisons déployées localement se limitaient à peu de soldats, il suffisait donc de quelques navires seulement pour transporter ces hommes. Les navires envoyés depuis Saïda et Tripoli au mois de juin étaient ceux-là mêmes qui avaient amené les troupes fatimides

72 Antākī, *Histoire*, XXIII, 1932, p. 454-455. Ibn al-Qalānisī, *Dhayl*, p. 50-51. Maqrīzī, *Itti'āz*, II, p. 18. Nous verrons toutefois que cette appellation de *baḥrī* pourrait désigner les marins les plus pauvres, ceux qui n'étaient pas spécialistes et se voyaient recruter de force. Son statut social pourrait donc contribuer à expliquer son mouvement de révolte. Cf. Chapitre 4.

73 Antākī, *Histoire*, XXIII, 1932, p. 455. Ibn al-Qalānisī, *Dhayl*, p. 50-51. Maqrīzī, *Itti'āz*, I, p. 335.

74 Pellat, *Calendriers*, p. 56, 118.

quelques mois auparavant et qui attendaient le mois d'octobre pour ramener les soldats en Égypte.

Nāṣir-ī Khusraw, de passage à Tripoli en février 1047, remarqua des navires qui appartenaient au « sultan d'Égypte », il indiqua aussi que ces bâtiments servaient au commerce avec la Grèce, la Sicile, le Maghreb, mais pas à la guerre⁷⁵. Si ces navires pouvaient sans aucun doute être équipés en guerre lorsque le contexte l'exigeait, la vocation première de ces navires était bien le commerce et tout laisse penser que ces embarcations attendaient surtout les premières brises du printemps pour partir vers l'ouest avec des marchandises. Ces quelques éléments incitent à penser qu'au XI^e siècle, la majorité des cités portuaires du littoral syro-palestinien ne servaient sans doute pas de bases navales et que seules trois d'entre elles accueillaient ponctuellement quelques navires. Rien n'indique clairement que ces villes armaient leurs propres flottes de guerre car, comme nous le verrons, il y a quelques chances que les autorités centrales aient limité les possibilités de construction navale dans ces villes afin d'alimenter en priorité les chantiers de construction navale de Fustât en bois d'œuvre⁷⁶. Les textes mentionnant des flottes fatimides sur la côte syro-palestinienne se réfèrent donc le plus souvent à des flottes envoyées d'Égypte et quasiment jamais des escadres locales permanentes. Les choses n'étaient évidemment pas figées et elles évoluèrent certainement au gré des circonstances et des individus qui se trouvaient à la tête de ces villes. Ainsi, en 1070-1071, alors que Badr al-Jamālī était gouverneur d'Acre, il tenta de mettre fin à la révolte du cadī Ibn Abī 'Uqayl de Tyr en assiégeant la forteresse maritime « par terre et par mer pendant un an »⁷⁷. Badr avait été nommé gouverneur d'Acre en 1069 et il avait pour rôle de contrôler les villes côtières jusqu'à Saïda et de maintenir la route entre le littoral syro-palestinien et l'Égypte ouverte. Qu'il ait pu disposer de quelques-uns des navires officiels toujours en activité, aucun auteur ne l'indique, tant les chroniqueurs du temps se concentrent sur les oppositions entre les divers corps de troupe et la faiblesse du pouvoir califal⁷⁸. Près d'Acre, Badr disposait peut-être plus facilement des navires du

75 Nāṣir-ī Khusraw, *Sefer Nameh*, p. 17.

76 Il s'agissait vraisemblablement de faire transporter les principales pièces de bois issus des massifs forestiers de Syrie et de Palestine vers l'Égypte et de ne laisser sur place que les pièces de plus faibles dimensions qui ne pouvaient servir qu'à construire des bâtiments de plus faibles tonnages.

77 [...] *fa-aqāma 'alayhā fi-l-barr wa-l-baḥr muddat sana*. Cf. Ibn al-Qalānisi, *Dhayl*, p. 98. Ibn Muyassar, *Muntaqā*, p. 37. Sur ce blocus voir également les lettres suivantes : TS 13 J 15, f. 23, l. 17, éd. Gil, *Eretz Yisra'el*, III, doc. 455, p. 85-86.

78 Maqrīzī, *Itti'āz*, II, p. 294.

chantier de construction navale très actif de Haïfa⁷⁹. Les sources relatant l'épisode du transfert des troupes du général Badr al-Jamālī de Acre à Damiette en plein hiver 1072-1073 mentionnent l'utilisation d'une grande quantité d'embarcations puisque le nombre de cent bâtiments est avancé⁸⁰. Il est impossible de voir là des unités de la flotte fatimide. Selon nous, outre l'exagération possible, il s'agissait davantage de navires de commerce que Badr affréta pour l'occasion, sans doute avec l'accord des commerçants et d'armateurs locaux très soucieux d'un retour rapide au calme en Égypte afin que les relations commerciales redémarrent. Ainsi, le rôle naval des ports syro-palestiniens au XI^e siècle paraît donc plus que limité. Ils servaient davantage de relais pour le déplacement des navires arrivant d'Égypte que de véritables bases navales où stationnaient des escadres conséquentes. Jusqu'au milieu du XI^e siècle au moins, tous les objectifs de la dynastie étaient continentaux et il était donc assez logique que les ports du Shām n'aient pas été pourvus de beaucoup de navires car cela ne faisait simplement pas partie de la stratégie et cela n'était pas utile⁸¹.

Les croisades ne semblent pas avoir entraîné une modification fondamentale de ce système. Lorsque les Francs arrivèrent dans les territoires qui dépendaient de l'Égypte, le vizir al-Afdal ne modifia apparemment pas les pratiques de la dynastie en la matière. En effet, après 1098, lorsque des escadres locales apparaissent dans les textes, il s'agit encore une fois de quelques navires. En 1103, douze galères sortirent de Saïda et Tyr pour assister Acre, et en 1108, huit galères quittèrent Ascalon pour attaquer Jaffa⁸². Dans la plupart des cas, ces bateaux étaient arrivés d'Égypte quelques jours auparavant avec des troupes ou des vivres. Cela confirme que les navires n'étaient là que temporairement et donc que les cités ne disposaient pas véritablement d'une force navale⁸³. Une ultime preuve de cette pratique transparaît dans les suppliques qu'adressèrent les populations de Tyr et de Saïda au commandant de la flotte venue aider Tripoli en 1110. Elles lui demandaient de rester sur place pour les aider

79 Nāṣir-i Khusraw, *Sefer Nameh*, p. 24-25.

80 Ibn Muyassar, *Muntaqā*, p. 40. Maqrīzī, *Itti'āz*, II, p. 311.

81 L'échec de la prise de Bagdad au nom des Fatimides par le général turc al-Basāsīrī en 1059, puis le début de la guerre civile et l'arrivée au pouvoir de Badr al-Jamālī en 1073-1074 scellent la fin des rêves expansionnistes fatimides. Sur l'échec de la prise de Bagdad voir notamment Ḥusayn (éd.), *Sīrat al-Mu'ayyad fi-l-Dīn*, p. 135, 178-184. Klemm, *Memoirs of a mission*, p. 85-87.

82 Albert d'Aix, *Histoire*, II, p. 57, 110 Ibn al-Athīr, *Kāmil*, X, p. 345. Ibn Muyassar, *Muntaqā*, p. 74.

83 Albert d'Aix, *Histoire*, II, p. 90-91. Foucher de Chartres, *Histoire des Croisades*, p. 153. Ibn al-Athīr, *Kāmil*, X, p. 394-395, 476. Ibn al-Qalānisī, *Dhayl*, p. 148-149. Maqrīzī, *Itti'āz*, III, p. 35.

car ils n'avaient pas de quoi résister efficacement, notamment par mer⁸⁴. Les Fatimides ne souhaitaient en aucun cas qu'un trop grand nombre de bateaux de guerre passent aux mains des ennemis.

Dans le cas de l'Égypte comme de la côte syro-palestinienne, les sources mentionnant les flottilles locales sont donc rares et ambiguës. Les Fatimides privilégièrent la concentration de la flotte à Fustât au détriment d'une utilisation plus rationnelle des potentialités géographiques de leurs littoraux. Les maîtres du Caire étaient très conscients de la puissance que leur conférait leur flotte et des risques qu'il y avait à trop en disperser les unités dans des villes côtières qui pouvaient se révolter à tout moment ou qui pouvaient passer aux mains des ennemis. Avec les croisades, ce système permit aux Fatimides de conserver à l'abri des méandres du Nil l'essentiel de leur flotte et donc de poursuivre non sans un certain panache, à défaut d'un franc succès, la résistance contre les marines chrétiennes. Ce système rendait toutefois difficile les interventions rapides pour assister les villes assiégées et cela montre toute la limite d'une organisation stratégique qui eut du mal à s'adapter au nouveau contexte géopolitique et au nouveau défi des croisades alors que dans un même temps, les effectifs et la composition de la flotte évoluaient pour tenter de s'ajuster au mieux aux nouveaux besoins.

1.3 *Effectifs et composition de la flotte fatimide*

Il y avait au temps d'al-Mu'izz six cents unités (*qit'a*) [dans la flotte], à la fin de la dynastie, le nombre de navires s'élevait à quatre-vingts *shīnīs*, dix *musattāhs* et dix navires de transport (*ḥammālāt*), ce qui le ramenait à cent [navires]⁸⁵.

Avant la description d'Ibn al-Ṭuwayr, il n'existe aucun document d'époque fatimide qui permette de connaître le nombre total de navires que comptait la marine fatimide. Il faut alors passer par des chemins détournés et notamment s'appuyer sur les allusions aux raids maritimes fatimides, avec les risques d'exagération qu'elles comportent, pour avoir une idée à la fois des effectifs et des types de navires qui servaient dans la marine. Dans les deux cas, les sources mettent en évidence une évolution notable du nombre de bâtiments qui composaient la flotte et une plus grande diversité dans les embarcations utilisées.

84 Ibn al-Qalānīsī, *Dhayl*, p. 148-149.

85 Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 96.

1.3.1 Des effectifs adaptés aux besoins ?

Dans son ouvrage, Ibn al-Ṭuwayr met en exergue ce qui peut apparaître comme une très forte diminution de la force navale fatimide et justifie presque les propos tenus par Ibn Khaldūn quant au moindre intérêt que les califes accordèrent à leur marine une fois en Égypte. Il faut cependant se méfier des chiffres, surtout lorsqu'ils sont très élevés comme ces 600 navires en action pour le seul règne d'al-Mu'izz.

L'auteur, par ces chiffres, souhaitait peut-être rendre hommage à ce calife qui fut sans doute le véritable penseur de la marine fatimide et au fait qu'il contribua plus qu'aucun autre souverain au développement de la flotte. L'historien Ibn Abī Ṭayyi', repris par Maqrīzī, évoque le même chiffre de 600 embarcations, mais il en fait le total des navires construits par al-Mu'izz dans l'arsenal égyptien d'al-Maqs, soit entre 973 et 975 seulement⁸⁶. À titre de comparaison, selon Ibn al-Khaṭīb, dans les années 960, la flotte d'al-Andalus comprenait également 600 embarcations (*jafn*) et en 964 la base d'Almería abritait à elle seule quelque trois cents unités (*qiṭ'a*) de la flotte umayyade⁸⁷. Ces quelques exemples illustrent combien les références à des données chiffrées doivent être utilisées avec d'autant plus de circonspection que les types de navires inclus dans ce décompte ne sont pas précisés. Surtout, de tels chiffres soulèvent le problème des équipages nécessaires pour permettre à autant d'embarcations de naviguer. Les mentions des nombres de bateaux expédiés par les Fatimides sont rares, mais elles peuvent contribuer à évaluer les capacités de la dynastie. Elles ne constituent pas un indicateur susceptible de préciser le nombre exact des navires dont disposaient les Fatimides à un moment donné, mais elles peuvent fournir une idée de l'évolution des effectifs de la marine fatimide. Ces allusions sont toutefois elles aussi sujettes à caution. Les sources sont rarement contemporaines des faits et l'on sait combien les chiffres ont pu être déformés par le temps. En outre, il n'est pas exclu qu'en signalant la quantité d'unités engagées par les Fatimides dans telle ou telle opération navale, les auteurs souhaitaient accorder plus ou moins de crédit aux actions fatimides ou à celles de leurs adversaires.

Ainsi, durant les différentes périodes d'activité navale que nous avons pu identifier, les sources mentionnent plusieurs chiffres. Durant la période maghrébine de la dynastie, les quelques textes qui signalent des flottes fatimides fournissent des chiffres qui vont d'une quinzaine de navires lors de l'expédition de l'année 915 contre Tripoli de Libye, à quatre-vingts voire cent bâtiments

86 Maqrīzī, *Khiṭaṭ*, III, p. 618-619.

87 Lirola-Delgado, *Poder naval*, p. 300.

lors de la deuxième tentative contre l'Égypte⁸⁸. Ibn Khaldūn fait une référence quelque peu douteuse à deux cents navires fatimides lors de la première expédition contre l'Égypte, mais nous avons vu que l'utilisation d'une flotte par les Fatimides à ce moment-là semblait peu probable. Lors de la deuxième expédition contre l'Égypte, un seul texte évoque une opération navale. Eutychius, le patriarche copte d'Alexandrie (933-939) signale en effet une centaine de bâtiments défaits par la flotte adverse. Après ce chiffre quelque peu élevé, les auteurs reviennent à des effectifs plus classiques pour la période. En dépit de quelques divergences, il semble bien que ce furent ensuite entre trente et quarante-quatre navires qui ravagèrent le sud de l'Italie dans les années 928-930⁸⁹. Il se peut qu'en 949, une opération de grande envergure ait nécessité de très nombreux bâtiments pour transporter les quelque « 7 000 cavaliers et 3 500 fantassins » dont parle Ibn al-Athīr⁹⁰. La chronique grecque dite *Chronique de Cambridge*, plus proche des événements, se contente de signaler « des navires de transport et une nombreuse armée de terre et de mer »⁹¹.

Selon John H. Pryor, les navires de cette époque ne pouvaient transporter au maximum qu'une vingtaine de chevaux⁹². Ainsi, en partant du principe que tous les cavaliers étaient accompagnés de leur monture, cela aurait nécessité plus de 350 navires pour tous les transporter. Ce total paraît assez invraisemblable pour la période. À moins de considérer que les Fatimides aient produit un effort de construction inégalé, ou qu'ils réquisitionnèrent des navires marchands, ce qui est possible, il faut peut-être comprendre que ces cavaliers n'avaient pas tous leurs chevaux avec eux. Cette hypothèse s'appuie sur plusieurs sources extérieures au monde fatimide qui suggèrent que les cavaliers faisaient parfois les voyages sans leur monture⁹³. L'autre possibilité est que la flotte fatimide effectua plusieurs voyages. Le chiffre de cent navires mobilisés en une seule fois semble constituer un maximum pour cette période. Si l'on envisage que les Fatimides conservèrent avec eux quelques navires de réserve, il se peut donc que leur flotte, dès les premières décennies du x^e siècle, comprenait plus de cent navires. On peut néanmoins rappeler que durant les premières années, tous les navires utilisés ne furent sans doute pas construits par les Fatimides eux-mêmes, mais par les Aghlabides qui avaient déjà mis en place une force navale conséquente dont une partie des navires au moins

88 Eutychius, *Nazm al-Jawāhir*, p. 506. Ibn 'Idhārī, *Bayān*, I, p. 69, 181-182. Ibn al-Athīr, *Kāmil*, VIII, p. 113-114. Maqrīzī, *Ilti'āz*, III, p. 153.

89 Ibn 'Idhārī, *Bayān*, I, p. 192-194. Idrīs, *Uyūn*, V, p. 151. *Kitāb al-'Uyūn*, 20 (1972), p. 77-78.

90 Ibn al-Athīr, *Kāmil*, VIII, p. 473.

91 *Chronique de Cambridge*, éd. Vassiliev, *Byzance et les Arabes*, II/2, p. 105.

92 Pryor, « Transportation of horses by Sea », p. 9-11.

93 Pryor, « Transportation of horses by Sea », p. 11.

échurent aux Fatimides au moment de la fuite vers l'Égypte du dernier émir aghlabide⁹⁴. Le total de cent bâtiments n'est confirmé par aucune source, mais il s'avère d'autant plus plausible que durant le règne d'al-Mahdī, les Bulgares, dépourvus de navires, amorcèrent des pourparlers avec le calife de Mahdia en vue d'une opération conjointe contre Constantinople. Les Bulgares n'auraient sans doute pas contacté les Fatimides si ces derniers n'avaient disposé que de quelques dizaines de bâtiments pour attaquer la capitale de la plus grande puissance maritime de la Méditerranée.

Sous les califes al-Manṣūr et al-Mu'izz, la marine fatimide atteignit un niveau d'activité et d'efficacité inégalé par la suite. En dehors du chiffre extravagant relatif au règne d'al-Mu'izz, les auteurs ne fournissent aucune donnée chiffrée pour les règnes de ces deux califes. Seules quelques références à une grande flotte (*uṣṭūl kabīr*) apparaissent, notamment lors des opérations de 952 ou de 957. Il faut donc procéder par déduction pour avoir une idée très imprécise des effectifs de la flotte fatimide de ces années-là. Si l'on estime à cent le nombre maximum de navires envoyés par la dans les années 920, dans les années 960, à son apogée, la flotte fatimide se composait d'au moins autant voire davantage de bateaux. Il s'avère nécessaire de comparer ce qui se pratiquait chez les adversaires des Fatimides à la même époque. On découvre ainsi qu'en 931, lors de l'expédition organisée par le calife umayyade 'Abd al-Raḥmān III contre le Maghreb, ce dernier expédia ce qui était alors considéré comme la plus grande flotte jamais armée par un souverain musulman. Elle se composait de cent vingt embarcations⁹⁵. Lors de l'expédition punitive de 956, les Umayyades envoyèrent soixante-dix navires contre l'Ifrīqiyya. On peut donc considérer sans trop de crainte d'exagération que les Fatimides pouvaient aligner au moins autant de navires que leurs adversaires voire un peu plus. S'appuyant sur l'historien d'origine maghrébine Muḥammad b. al-Yūsūf al-Warrāq (m. 973-974), le géographe al-Bakrī offre quelques informations intéressantes. Il signale que si le port de Mahdia pouvait contenir trente navires seulement, l'espace généralement traduit par arsenal (*dār al-ṣinā'a*) pouvait en abriter deux cents⁹⁶. Ce chiffre ne peut être considéré au sens strict, mais il permet néanmoins d'avoir une idée du nombre d'unités que comportait la marine fatimide au temps d'al-Mu'izz, à un moment où la plus grande partie de la flotte était basée à Mahdia. Lors de l'attaque de l'Égypte en 969, les sources signalent l'effort de construction navale qui se produisit à Mahdia. Il semble qu'Alḥmad b. al-Ḥasan al-Kalbī arriva à Tripoli vers septembre-octobre 970 à la

94 Dachraoui, *Califat*, p. 383. Halm, *Empire*, p. 177. Talbi, *L'émirat aghlabide*, I, p. 681-683.

95 Ibn Ḥayyān, *Muqtabas*, p. 211-212. Ibn 'Idhārī, *Bayān*, II, p. 205.

96 Bakrī, *Masālik*, II, p. 683.

tête de plusieurs navires de guerre (*al-asātil*). La flotte qu'il ramena avec lui de Sicile est évaluée à une trentaine de navires par Nuwayrī. Elle fut sans aucun doute augmentée d'au moins une partie de la flotte de Mahdia puisque l'amiral y séjourna quelque temps avant de poursuivre vers Tripoli⁹⁷. Ainsi, le total des navires qui arrivèrent dans le port libyen était sans doute supérieur à trente navires, mais il est impossible de préciser le nombre exact d'unités. La *Sīrat Jawdhar* semble indiquer que toute la flotte de Mahdia n'avait pas été déplacée à Tripoli et que l'effort de construction navale se poursuivit ensuite en prévision du transfert définitif du calife en Égypte. Aucun document ne permet donc de savoir combien d'unités restèrent à Tripoli vers 970-971. Les auteurs se contentent de signaler qu'une quinzaine de navires en provenance du Maghreb vint assister les troupes fatimides en difficultés devant Jaffa en 971⁹⁸. Cette flottille fut totalement détruite à peine parvenue sur le théâtre d'opérations. Cette perte n'empêcha pas Jawhar d'expédier aussitôt quarante navires vers la province du Ṣa'īd quelque peu récalcitrante en 972⁹⁹. Enfin, il faut signaler le passage dans lequel Nuwayrī cite Ibn Muyassar rapportant qu'au moment du transfert définitif du califat vers l'Égypte en 973, si le calife choisit la voie de terre, accompagné d'un immense cortège de plusieurs milliers de chameaux, trois cents *shīnī* et *ghurāb* l'accompagnaient aussi avec des hommes¹⁰⁰. Cette référence tardive paraît pour tout dire peu crédible et il faut, selon nous, l'imputer à « l'aura navale » dont bénéficiaient les Fatimides longtemps après leur disparition. Il est en effet étrange qu'aucun document contemporain connu, comme la biographie du chambellan du calife al-Mu'izz, ou l'histoire rédigée par le *dā'ī* Idrīs 'Imād al-Dīn, voire celle de Maqrīzī, ne signale ces trois cents bâtiments. Surtout, nous avons vu que les références à la flotte fatimide disparaissent quasiment des sources avant même la mort d'al-Mu'izz en 975. Il est quelque peu étonnant que trois cents navires de combat aient pu s'évanouir des textes en deux années seulement. Ainsi, les quelques données chiffrées n'ont rien de très impressionnant. Il est assez probable que la marine fatimide disposait de bien moins de bâtiments que les six cents unités auxquelles Ibn al-Ṭuwayr fait référence. Il est à la rigueur possible de penser que durant l'intégralité du règne du calife al-Mu'izz, soit près de vingt-cinq années, plusieurs centaines de navires furent construites, mais en aucun cas autant de navires

97 Jawdharī, *Sīrat Jawdhar*, éd. p. 132, tr. p. 128. Nuwayrī, *Nihāyat*, éd. Amari, *Biblioteca Arabo Sicula*, p. 441-442. Ce passage de Nuwayrī ne se trouve pas dans le volume correspondant à ces années de l'édition des *Nihāyat* publiée en 1998.

98 Ibn al-Dawādārī, *Kanz*, VI, p. 143. Anṭākī, *Histoire*, XXIII, 1932, p. 351. Ibn Sinān, Ibn al-'Adīm, *Qarāmīta*, p. 59.

99 Maqrīzī, *Itti'āz*, I, p. 200.

100 Nuwayrī, *Nihāyat*, XXVIII, p. 144.

purent être en service au même moment faute d'avoir eu les équipages suffisants pour les manœuvrer.

Après la mort d'al-Mu'izz, tout laisse croire que la flotte fatimide, dont les actions ne sont plus mentionnées dans les chroniques, connut une très nette contraction de ses effectifs puisque en 976, le nouveau calife al-'Azīz demanda même à ses alliés les Zirides de lui envoyer des navires¹⁰¹. Ce besoin de renfort prouve que la flotte fatimide avait soit été détruite dans des opérations menées contre les Carmâtes et ailleurs, soit avait été démontée pour réutiliser le bois d'œuvre nécessaire à la construction de la nouvelle capitale. Rappelons qu'une fois en Égypte, les objectifs fatimides n'étaient plus les mêmes et que durant vingt ans les sources ne font presque aucune allusion à la flotte. Plusieurs éléments laissent penser à une forte diminution des forces navales fatimides durant cette période. Il y a tout d'abord le silence des sources, ainsi que la tentative d'attaque byzantine sur Alexandrie et le fait que les Fatimides durent expédier dix-huit navires supplémentaires pour faire échouer l'entreprise grecque d'avril-mai 993. Dans le chapitre consacré à l'activité navale de la marine fatimide, nous avons émis l'hypothèse que les navires ajoutés à la flotte initiale avaient peut-être été réquisitionnés pour l'occasion car les Fatimides n'avaient pas assez de bâtiments pour défendre correctement la ville¹⁰². L'épisode de l'incendie de la flotte en 996 apporte des éléments supplémentaires à l'hypothèse d'une forte contraction de la flotte fatimide après le règne d'al-Mu'izz. L'absence de bois, en tout cas les plus grosses pièces, à l'arsenal de Fustât à la suite de l'incendie qui détruisit seize des vingt navires mis en chantier, ainsi que l'obligation de démonter certains bâtiments publics pour en prendre les poutres maîtresses et fabriquer de nouveaux navires, témoignent que la construction navale ne constituait plus une priorité du califat et que, par conséquent, la flotte n'était plus entretenue depuis quelques années. Il est possible de penser que quelques bateaux fatimides se trouvaient ailleurs qu'à Fustât, mais la chose est loin d'être certaine. Si les Fatimides avaient disposé de ces navires à Alexandrie, Damiette ou Tinnīs, il aurait sans doute été plus rapide de les faire venir jusqu'à Fustât afin d'y embarquer les hommes et le matériel que de mettre en chantier une puis finalement deux flottes pour l'occasion. Rappelons que, pendant ce temps, les troupes fatimides étaient en difficulté en Syrie du Nord et que le calife fatimide en personne attendait que les bateaux soient construits pour avancer avec les troupes au sol. Si aucun chiffre précis n'est disponible dans les sources, selon les quelques informations dont nous disposons, il est possible d'estimer que dans les années 990, la flotte ne

101 Ibn 'Idhārī, *Bayān*, I, p. 229. Lābidī, *Manāqib*, p. 240-241.

102 Maqrīzī, *Ittī'āz*, I, p. 309.

comptait guère plus d'une quarantaine de bâtiments voire peut-être moins. Les sources invitent donc à considérer qu'à la suite de la conquête de l'Égypte, le nombre de navires composant la flotte diminua considérablement et cette situation dura semble-t-il pratiquement tout le XI^e siècle. Pendant toute cette période, qui correspond encore une fois à une diminution conséquente du nombre de références à la flotte, les Fatimides n'envoyèrent jamais plus de vingt bâtiments en expédition. Les objectifs de la dynastie n'avaient toujours pas changé, mais, en Égypte, la stratégie fatimide ne faisait plus de la flotte une arme essentielle. L'infanterie et la cavalerie attiraient désormais toute l'attention des califes, et notamment celle d'al-Azīz qui réforma l'armée de terre, mais ne jugea sans doute pas nécessaire d'entretenir une marine aussi forte qu'en Ifriqiyya. Le contexte des croisades changea évidemment la donne.

Si les sources relatant les premières expéditions fatimides en Méditerranée orientale ne citent jamais plus de vingt bateaux, les expéditions du XII^e siècle s'effectuèrent souvent avec des flottes regroupant beaucoup plus de navires. À plusieurs reprises, les auteurs évoquent ainsi quarante bâtiments comme lors de l'expédition contre Jaffa en 1102 ou encore en 1123¹⁰³. Ces quarante navires ne concernaient d'ailleurs que « la deuxième flotte (*al-asāṭil al-thānīyya*) » expédiée par Le Caire à la demande de Zāhir al-Dīn de Damas¹⁰⁴. Une autre était déjà active en Méditerranée et Foucher de Chartres indique qu'une fois les deux escadres réunies, la flotte comprenait alors au moins quatre-vingt-dix navires¹⁰⁵. Si ce chiffre constitue le maximum des bâtiments expédiés en même temps par les Fatimides, il s'accorde avec les données fournies par Ibn al-Ṭuwayr dans son évocation de la puissance navale fatimide. D'autres allusions plus ou moins précises semblent indiquer que les Fatimides firent un réel effort de renforcement de leur flotte à partir des croisades. Les données peuvent parfois être considérées comme subjectives, telles celles fournies par Albert d'Aix qui signale le « nombre infini de galères » expédiées par les Fatimides devant Beyrouth en 1110, ou encore l'allusion d'Ibn al-Qalānisī relative à « la plus grande flotte jamais armée par les Fatimides » pour délivrer Tripoli en 1109¹⁰⁶. Les deux auteurs, bien que très imprécis, témoignent néanmoins de manière indirecte d'une augmentation sensible du nombre des

103 Foucher de Chartres, *Histoire*, p. 153. Albert d'Aix, *Histoire*, II, p. 90-91. Ibn al-Qalānisī, *Dhayl*, p. 148-149. Ibn al-Athīr, *Kāmil*, X, p. 394-395. Maqrīzī, *Itti'āz*, III, p. 35. Prawer, *Jérusalem*, I, p. 268-269.

104 Ibn al-Ma'mūn, *Akhbār Miṣr*, p. 61.

105 Albert d'Aix, *Histoire*, II, p. 219. Foucher de Chartres, *Histoire*, p. 208-209. Ibn al-Qalānisī, *Dhayl*, p. 209. Ibn al-Athīr, *Kāmil*, X, p. 617. Maqrīzī, *Itti'āz*, III, p. 100, 102. Ibn Muyassar, *Muntaqā*, p. 96.

106 Albert d'Aix, *Histoire*, II, p. 161-162. Ibn al-Qalānisī, *Dhayl*, p. 163-164.

navires de la flotte fatimide. Ces impressions sont confirmées par plusieurs textes car, après 1110, les Égyptiens engagèrent souvent plus de soixante-dix navires notamment en 1115, 1126-1127, 1151 et 1153¹⁰⁷. Ces nombres sont d'autant plus plausibles qu'ils apparaissent autant sous la plume des chroniqueurs chrétiens que sous le calame des auteurs arabes et ils correspondent, là encore, aux données d'Ibn al-Ṭuwayr, plus crédible pour ce qui concerne la fin de la dynastie que ses premières années¹⁰⁸.

Malgré les imprécisions, la documentation met en évidence une évolution du nombre des bâtiments utilisés lors des expéditions fatimides relativement conforme aux besoins et à l'utilisation de la flotte. La documentation tend à montrer que les Fatimides n'entretinrent pas toujours des flottes conséquentes. En Ifriqiyya, surtout au temps d'al-Mu'izz, la flotte comptait sans doute autant voire plus de navires que durant la majeure partie de leur séjour égyptien où les Fatimides n'entretinrent une flotte relativement importante qu'au moment des croisades. Entre les deux périodes, la marine apparut sans doute moins nécessaire qu'auparavant à ceux qui se trouvaient alors au pouvoir et les économies opérées en réduisant le nombre de navires n'étaient sans doute pas négligeables à une période où la dynastie avait besoin de plus en plus de numéraire pour financer les réformes militaires ou les dépenses somptuaires. Si les Fatimides n'eurent sans doute pas plus de navires au XI^e siècle que dans les années 960, l'intérêt plus grand que portaient alors les auteurs médiévaux aux flottes de guerre les amena à décrire avec plus de précision la composition des flottes égyptiennes à l'époque des croisades.

1.3.2 Les types de navires : vers une plus grande diversité

Les renseignements concernant les types de navires utilisés par les marines des X^e-XI^e siècles sont difficiles à interpréter. Le vocabulaire est souvent imprécis et les auteurs, selon leurs origines géographiques et la période de rédaction, ne paraissent pas toujours désigner la même chose avec un même mot. Malgré tout, les progrès de la recherche dans l'archéologie navale permettent d'avoir des informations plus solides sur les navires médiévaux. Des ouvrages récents font le bilan de ces recherches et fournissent des informations plus précises, mais encore parcellaires, sur quelques unes des caractéristiques des bâtiments utilisés par les musulmans des X^e-XI^e siècles¹⁰⁹. Il ne sera évidemment pas

107 Foucher de Chartres, *Histoire*, p. 179, 267. Guillaume de Tyr, *Histoire*, II, p. 171-172, 293-294 ; III, p. 55-57. Ibn al-Qalānisi, *Dhayl*, p. 315, 321. Maqrīzī, *Itti'āz*, III, p. 202. Abū Shāma, *Rawḍatayn*, I, p. 202-203.

108 Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 96. Qalqashandī, *Ṣubḥ*, III, p. 523. Maqrīzī, *Itti'āz*, III, p. 193.

109 Agius, *Classic Ships*. Bass, Matthews, Steffy, Van Doorninck, *Serçe Limani : an eleventh century shipwreck*. Pryor, Jeffreys, *Dromon*.

question ici d'évoquer en détail les techniques de construction navale qui se développèrent peu à peu au cours de la période considérée. Toutefois, sur plus de deux siècles, plusieurs changements décisifs tant dans l'architecture navale, que dans les techniques de construction ou les modes de propulsion touchèrent les marines méditerranéennes. La période durant laquelle les Fatimides envoyèrent leurs navires en expédition correspond notamment à l'adoption définitive du système de construction navale qui consistait à construire la charpente du navire d'abord puis à fixer des éléments de bordées au moyen de clous¹¹⁰. D'autre part, les recherches mettent en évidence la diffusion de la voile triangulaire qui permet aux navires de remonter au vent plus facilement¹¹¹. L'adoption du gouvernail d'étambot, ou gouvernail central, situé à la poupe du navire est en revanche légèrement postérieure à notre période et il faut sans doute considérer que tous les navires utilisés par les Fatimides étaient dotés de deux gouvernails latéraux situés de part et d'autre des embarcations¹¹². Si dans le domaine du commerce, les Fatimides exploitèrent sans doute mieux que leurs prédécesseurs, la proximité entre la mer Rouge et la Méditerranée, l'état de la recherche ne permet pas de savoir si les Fatimides, au contact de ces deux domaines maritimes, transfèrent des techniques de construction d'un espace maritime à l'autre. Notre objectif consistera plus modestement ici à analyser l'évolution de la composition des flottes fatimides.

1.3.2.1 *Les navires fatimides en Ifrīqiyya*

Les auteurs qui évoquent les navires fatimides et les bateaux musulmans en général font preuve, notamment quand il s'agit d'évoquer les périodes les plus anciennes, d'un vocabulaire restreint et imprécis qui ne rend sans doute pas compte de la diversité des embarcations qu'il était possible d'observer dans les grands ports contrôlés par les Fatimides. L'absence de précision reflète davantage le peu d'intérêt et le manque de connaissances des auteurs pour les choses de la mer qu'un manque de diversité dans les types de navires. Ainsi, en dépit de la montée en puissance rapide de la flotte fatimide en Ifrīqiyya, les sources

110 Kreutz, « Ships, shipping and the implication of change in the early mediaeval Mediterranean », p. 79-109. Pryor, *Geography*, p. 27.

111 Goitein, *Mediterranean Society*, I, p. 305-306. Kreutz, « Ships, shipping and the implication of change in the early mediaeval Mediterranean », p. 86, 101-103. Udovitch, « Time, the sea and Society : duration of commercial voyages on the Southern shores of the Mediterranean during the high middle ages », p. 517.

112 La littérature scientifique est abondante sur ces questions de voiles triangulaires et de gouvernails. Certains points sont encore débattus. Pour un travail assez complet sur ces problèmes voir Pryor, Jeffreys, *Dromon*, p. 153-163.

qui relatent les actions navales entreprises par la dynastie au x^e siècle utilisent un vocabulaire très générique.

Le terme *uṣṭūl* (pl. *asāṭil*) est sans doute le vocable qui revient le plus souvent dans les sources, toutes périodes confondues, pour désigner une flotte de guerre. Les chroniqueurs signalent parfois une grande flotte (*uṣṭūl ‘azīm* ou *uṣṭūl kabīr*) comme lors de l'opération de 924 dirigée par Ja'far b. ‘Ubayd al-Ḥājib, mais ils ne disent pas forcément grand-chose des navires qui composaient ces flottes¹¹³. La confusion est du reste possible puisque ce même terme désigne parfois non pas une flotte, mais simplement un navire de guerre¹¹⁴. Dans les années 1020, les bateaux de commerce attendaient la réparation du navire de guerre (*uṣṭūl*) et des unités (*qiṭ‘a* pl. *aqṭā‘, qaṭā‘i‘*) pour enfin partir vers le Maghreb¹¹⁵. Les flottes se composaient d'unités. On se souvient qu'Ibn al-Ṭuwayr estimait à six cents unités la flotte fatimide au temps d'al-Mu‘izz¹¹⁶. Le terme prend surtout une valeur comptable et ne désigne en aucune manière un navire précis¹¹⁷. À côté de ces deux termes, le vocable qui revient le plus souvent est celui de *markab* (pl. *marākib*) qui désigne une embarcation au sens large propulsée par la voile, les rames ou les deux à la fois¹¹⁸. En 929, Ṣābir al-Fata’ se dirigea vers l'Italie avec quarante-quatre *markābs*¹¹⁹. Dans quelques cas, les auteurs précisent bien qu'il s'agit d'un « bateau de guerre (*markab ḥarbiyya*) » comme dans le récit du raid de 915¹²⁰. Cette précision invite à s'interroger sur les différences qui pouvaient alors exister entre les navires de commerce et les navires de guerre et à se demander s'il existait des bâtiments considérés comme uniquement destinés aux opérations militaires ou si tous les bateaux pouvaient indifféremment servir au commerce et à la guerre. Au x^e siècle au moins, il semble que la spécialisation n'était pas encore bien établie. Un navire de commerce pouvait être considéré comme un navire de guerre dès qu'il recevait un équipement adapté et que des soldats se trouvaient à son bord¹²¹. La stricte spécialisation des navires semble se préciser surtout aux

113 Ibn ‘Idhārī, *Bayān*, I, p. 189-190.

114 Agius, *Classic Ships*, p. 273. Goitein, *Mediterranean Society*, I, p. 307-308.

115 TS 13, J 17, f. 3, recto, l. 10-13, éd. Gil, *Malkhūt*, II, doc. 181, p. 529-530.

116 Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 96.

117 Dyonisius Agius semble au contraire penser que ce vocable était bien le nom d'un navire et plus précisément une galère de guerre. Cf. Agius, *Classic Ships*, p. 352-353. Fahmy, *Muslim Naval Organisation*, p. 129.

118 Agius, *Classic Ships*, p. 272.

119 *Chronique de Cambridge*, éd. Vassiliev, *Byzance et les Arabes*, II/2, p. 104. Ibn ‘Idhārī, *Bayān*, I, p. 192-194. Idrīs, *‘Uyūn*, v, p. 151. *Kitāb al-‘Uyūn*, 20 (1972), p. 77-78.

120 Ibn ‘Idhārī, *Bayān*, I, p. 169.

121 Picard, *Océan Atlantique*, p. 309.

siècles suivants. Il se peut toutefois que dès le x^e siècle, certains types de navires étaient déjà plus adaptés à la guerre qu'au commerce.

Parmi ces bâtiments se trouvaient notamment les galères dites *shīnīs* (sing. *shīnī*, pl. *shawānī*)¹²². Le terme *shīnī* est en lui-même assez générique. Tous les navires propulsés au moyen de rames pouvaient être considérés comme des *shīnīs*. Il est difficile de dire si ce type de bâtiment devint, dès l'Ifrīqiyya, l'embarcation principale de la flotte de guerre fatimide, mais il semble que des *shīnīs* composaient bien la flotte fatimide des premières années. En 922, le général fatimide qui se porta sur Reggio se trouvait à la tête de vingt *shīnīs*¹²³. Maqrīzī signale quant à lui que le calife al-Mahdī fit bâtir quelque neuf cents de ces galères dans l'arsenal de Mahdia¹²⁴. Derrière l'exagération d'un homme fasciné par les capacités navales d'une dynastie disparue près de quatre siècles avant lui, il faut peut-être comprendre que ces galères composaient une partie importante de la flotte fatimide ifriqiyenne. Si Ibn 'Idhārī et Maqrīzī ne sont pas contemporains des Fatimides, le terme *shīnī* apparaît au x^e siècle chez les géographes¹²⁵. La *shīnī* semble avoir constitué le navire de guerre par excellence, mais sa forme n'en faisait pas un bateau adapté à toutes les actions. Elle n'était pas vraiment conçue pour transporter de grandes quantités de matériel et de soldats. Elles servaient surtout pour le combat en haute mer qui ne constituait néanmoins pas la forme d'action navale la plus courante.

Les caractéristiques précises de ces galères ne sont presque jamais signalées et ce type de navire connut évidemment des évolutions architecturales. C'est dans les ouvrages des ennemis des musulmans qu'il faut chercher des informations sur la forme des navires. Selon certaines allusions des auteurs grecs aux navires musulmans des premiers temps, les galères musulmanes étaient plus lourdes et moins rapides que les bâtiments de la marine byzantine. Il semble que l'explication principale de cette différence réside non pas tant dans un retard technique des charpentiers de marine qui travaillaient pour les musulmans, mais par l'utilisation que ces derniers faisaient de leur navires. Selon Barbara Kreutz les navires de guerre musulmans étaient sans doute plus polyvalents que leurs homologues grecs. Les musulmans avaient besoin de navires plus lourds que les Grecs car ils souhaitaient pouvoir naviguer en hiver et transporter sur leurs bateaux de grosses quantités de butin¹²⁶. Il est toutefois

122 Sur le vocable *shīnī* voir Agius, *Classic Ships*, p. 334-338. Fahmy, *Muslim Naval Organisation*, p. 131-132.

123 Ibn 'Idhārī, *Bayān*, I, p. 187-188.

124 Maqrīzī, *khiṭaṭ*, II, p. 180.

125 Ibn Ḥawqal, *Ṣūrat al-arḍ*, éd. p. 80. Muqaddasī, *Aqālīm*, p. 177.

126 Kreutz, « Ships, shipping and the implication of change in the early mediaeval Mediterranean », p. 96.

admis que les musulmans s'inspirèrent des galères byzantines appelées dromons pour construire leurs propres galères de combat et qu'en dépit des spécificités qui se développèrent naturellement de chaque côté de la Méditerranée, les *shīnīs* et les dromons possédaient de très nombreux points communs¹²⁷. Puisqu'il n'existe pas de description des galères fatimides du x^e siècle, il faut donc évoquer les caractéristiques du dromon byzantin, davantage étudié par les chercheurs, pour avoir une idée de celles des *shīnī* qui se trouvaient dans la flotte fatimide en Ifrīqiyya.

Au milieu du x^e siècle, selon leur longueur, qui pouvait varier de trente à trente-neuf mètres environ, les dromons portaient peut-être un mât central plus court que le mât d'avant installé en biais et démontable au moment de la bataille. Les deux mâts portaient des voiles latines¹²⁸. Sur les dromons, les rameurs étaient essentiels et, à cette époque, leur nombre variait d'une centaine à plus de deux cents hommes si l'on en croit certains auteurs byzantins. John H. Pryor a toutefois mis en évidence qu'une galère type comptait environ 100-110 rameurs à peu près également répartis sur deux rangs entre le haut et le bas du navire. Une cinquantaine de rameurs se trouvaient sur le pont supérieur et servaient comme soldats au moment du combat tandis que sous le pont, à l'abri, les autres rameurs poursuivaient les manœuvres¹²⁹. Les dromons portaient une superstructure en bois ou château au milieu du navire qui était destiné à porter les archers ou tout autre type de combattants ou appareils de jet. Une autre superstructure en bois se trouvait à la proue où était installé le siphon nécessaire à la projection du feu grégeois¹³⁰.

Parmi les armes du dromon se trouvait entre autres un bélier ou un éperon situé au-dessous ou au-dessus du niveau de l'eau¹³¹. Il semble que l'objectif d'une telle arme était davantage d'endommager le navire de l'adversaire et de blesser les rameurs afin de perturber la bonne marche du navire, que de trouer la coque sous la ligne de flottaison. Il s'agissait surtout d'immobiliser le bateau

127 Agius, *Classic Ships*, p. 334. Christidès, « Two parallel naval guides of the tenth century: Qudama's document and Leo VI's Naumachica; a study on Byzantine and Muslim naval preparedness », p. 92. Pryor, *Geography*, p. 62.

128 Christidès, « Arab-Byzantine struggle in the sea », p. 91. Pryor, auteur de l'ouvrage actuel le plus complet sur le dromon, estime que selon les sources byzantines, le dromon standard faisait 31,25 mètres pour une largeur d'environ 4,40 mètres au niveau du pont. Cf. Pryor, Jeffreys, *Dromon*, p. 205.

129 Pryor, Jeffreys, *Dromon*, p. 255-256, 260-261.

130 Pryor, Jeffreys, *Dromon*, p. 203.

131 Pour les partisans d'un bélier au-dessous du niveau de l'eau, voir Agius, *Classic Ships*, p. 334-335. Christidès, « Arab-Byzantine struggle in the sea », p. 91. Pour les partisans d'un éperon situé au-dessus du niveau de l'eau voir Pryor, *Geography*, p. 62-63. Pryor, Jeffreys, *Dromon*, p. 134, 204-208. Van Doorninck, « Waterline Ram », p. 387-392.

ennemi voire de le capturer, mais pas forcément de le couler. Si les textes des historiens qui font référence aux premières galères fatimides ne permettent pas de connaître leurs équipements, quelques éléments incitent à penser que les Fatimides disposaient eux aussi de matière inflammable à projeter sur leurs adversaires. Un vers du poète et panégyriste fatimide atteste assez clairement que les navires fatimides projetaient « un feu qui flambe sans fumée comme brûle le combustible du feu de l'enfer »¹³².

Dans le récit que fait le patriarche Euty chius de l'offensive fatimide sur sa ville d'Alexandrie en 919-920, un autre type de galère apparaît. Le clerc évoque en effet la vingtaine de *ʿushārīs* (sing. *ʿushārī*, pl. *ʿushārīyyāt*) sur les cent navires qui participaient à l'opération navale¹³³. Il est assez étonnant de retrouver ce type d'embarcation dans la flotte fatimide d'alors car les *ʿushārīs* apparaissent surtout dans les sources qui évoquent la période égyptienne de la dynastie¹³⁴. Seul Euty chius mentionne leur présence et il est possible qu'il confonde les *ʿushārīs* avec un autre type d'embarcation plus adaptée à la guerre en haute mer. S'il n'est pas exclu qu'il puisse se méprendre avec les *shīnīs*, lesquelles étaient toutefois beaucoup plus grandes que des *ʿushārīs*, il est possible qu'il se méprenne avec la *ḥarrāqa* (pl. *ḥarrāqāt*, *ḥarārīq*). Ces navires lanceurs de naphte étaient apparemment plus petits que les *shīnī* classiques et ils leur servaient de bateau de protection lors des opérations navales. Le nom même de ce type de navire se réfère davantage à une fonction qu'à une forme de navire particulière, mais il fallait impérativement que le navire fût une galère¹³⁵. La *ḥarrāqa* n'apparaît toutefois pas dans les textes comme composant un des navires de la flotte fatimide au x^e siècle. Cela ne signifie évidemment pas pour autant que les Fatimides ne disposaient pas de bâtiment avec des caractéristiques semblables ou au moins un rôle proche. Les navires fatimides pouvaient lancer des projectiles incendiaires, soit grâce à un siphon actionné avec une pompe, comme les navires grecs, ou plus probablement avec des pots remplis d'une matière inflammable et lancés par les hommes ou des balistes.

Peu d'auteurs contemporains du x^e siècle utilisent des termes autres que ceux de *uṣṭūl* ou de *markab*. Pourtant, dans un message adressé à son chambellan

132 Canard, « L'impérialisme des Fatimides et leur propagande », p. 161.

133 Euty chius, *Nazm al-Jawāhir*, p. 506.

134 Cf. notre chapitre consacré aux navires de la flotte fatimide en Égypte.

135 John H. Pryor explique clairement qu'un navire lanceur de naphte devait impérativement pouvoir se déplacer à la rame, surtout au moment où le siphon allait être actionné car cela permettait davantage de liberté par rapport au sens du vent et évitait aussi les risques de mettre le feu à la voile au cas d'un retour de flamme causé par un mouvement de vent. C'est pour cela que le mât avant était d'ailleurs abaissé au moment du combat. Cf. Pryor, Jeffreys, *Dromon*, p. 607-633.

Jawdhar, le calife al-Mu'izz demanda au responsable de la construction navale de Mahdia, le *mutawallī al-baḥr*, de faire construire dix « *ṣandals* de grand modèle (*ṣanādil min al-qalib al-kabīr*) »¹³⁶. On constate à cette occasion l'intérêt du calife pour les choses de la mer et ses connaissances sans doute supérieures en la matière à celle des chroniqueurs de son temps. Si des *ṣandal* (pl. *ṣanādil*) composaient déjà la flotte tūlūnide au IX^e siècle, à l'exception de la référence se trouvant dans la biographie de Jawdhar, ce type de navire n'apparaît pas dans les flottes musulmanes du X^e siècle. Il faut sans doute voir là une expression de la médiocrité des connaissances techniques des auteurs plus qu'un reflet de la réalité. Dans tous les cas, le terme de *ṣandal* (pl. *ṣanādil*) est sans doute emprunté au grec *sandalion*, du nom d'un des vaisseau composant la flotte byzantine¹³⁷. Le *ṣandal* servait à transporter de la nourriture, de l'eau pour des bateaux de plus grande taille¹³⁸. Le calife al-Mu'izz souhaitait disposer de plus grands navires pour renforcer son avantage sur mer et vaincre ses ennemis, c'était le sens du message adressé au chambellan et, par son intermédiaire, à Ḥusayn b. Ya'qūb le *mutawallī*. Aucune précision ne permet de connaître les dimensions des *ṣandal* mis en chantier, et les propos du voyageur Nāṣir-ī Khusraw, de passage au Caire et qui affirme qu'il a vu sur la berge sept des embarcations utilisées par al-Mu'izz pour transporter ses biens en Égypte tiennent plus de l'affabulation que d'autre chose¹³⁹. Peu de temps avant de quitter le Maghreb, al-Mu'izz acheta aussi des vaisseaux aux *Rūms*, sans doute ici des Amalfitains avec qui les Fatimides étaient en bons termes, mais rien n'est écrit sur les caractéristiques de ces bâtiments construits dans des chantiers européens¹⁴⁰.

Les quelques noms se référant à des navires utilisés par les Fatimides lorsqu'ils étaient encore en Ifrīqiyya ne permettent pas d'avoir une idée claire de l'aspect de ces bateaux et sans doute de leur diversité, plus importante que les textes veulent bien le dire. Avec le transfert de la dynastie près du Nil, la flotte

136 Jawdharī, *Sīrat Jawdhar*, éd. p. 98, tr. p. 101.

137 L'étymologie du mot n'est pas clairement fixée et l'on retrouve le vocable *ṣandal* dans les dictionnaires arabes avec notamment le sens de chameau à grosse tête ou chameau particulièrement fort et large. Quand on connaît les comparaisons possibles entre le caméléidé et les embarcations, il n'est pas impossible de voir là l'origine du terme servant à désigner ce navire doté d'une coque assez large pour transporter des marchandises. Cf. Lane, *Arabic Lexicon*, IV, p. 1732.

138 Sur le *ṣandal* voir Agius, *Classic Ships*, p. 271, 306. Dozy, *Supplément*, II, p. 399. Fahmy, *Muslim Naval Organisation*, p. 152. Zayat, « Mu'jam al-marākib wa-l-sufun », p. 343, 356.

139 Les navires décrits font en effet plus du double des galères de combat, soit aux environs de 70 mètres de long ce qui semble fort improbable. Cf. Nāṣir-ī Khusraw, *Sefer Nameh*, p. 57.

140 Jawdharī, *Sīrat Jawdhar*, p. 147-148, tr. p. 140.

fatimide connu sans doute une évolution qui transparait à travers la diversité des vocables utilisés pour désigner les navires.

1.3.2.2 *Les navires fatimides en Égypte*

N'oublie pas les vaisseaux aux voiles dressées comme des drapeaux, qui, sous les vents favorables, dépassent les meilleures flèches ; et la merveille de ses corbeaux de mer (*ghurbānihā*) et de ses brûlots (*ḥarrāqātihi*) ; ses galères (*shawānihā*) et leurs extraordinaires constructions ; la beauté de leurs contours et la splendeur de leur invention. Elles apparaissent ornées d'or rouge, peintes de couleurs les plus magnifiques, elles sont comme des serpents tachetés ou des fruits multicolores, comme le paon mâle ou le sépulcre des Romains. Bâties avec la vigueur du fer et de la pierre, portées sur le courant des eaux gonflées, bordées de guerriers, invincibles au combat, munies de boucliers et de flèches, elles s'avancent évoquant l'arche miraculeuse de Noé et assurent la réussite des hautes ambitions conquérantes. Forteresses plus fortes que les plus puissantes citadelles, elles volent, lorsque s'ouvre l'aile de leurs voiles et devancent la venue du vent en leur course, et laissent derrière elle le nuage rapide en leur développement. Elles planent avec les vautours sur les sommets, elles nagent avec les poissons dans les ondes. Celui qui jurerait en les voyant ou qui, devant leur allure, s'écrierait que Dieu leur a insufflé une âme et les a fait vivre, aurait raison. Combien de navires d'une beauté étonnante, de bateaux puissants et sûrs, de *khūndarīs* splendides, de *'ushārīs* allongées, de *mismarīs* longs et magnifiques, de *naṣṭarawīs*, de *'akkawīs*, de *luk-kats* et de *darmūnāts*, de *sullūrs* fins, de *shalandī* puissants, de *shakhtūr* sveltes, de *qurqūr* élancées et de *zawrak* bleues, de *ṭarīdas* noires renommées pour le transport des combattants et peuplées de chevaux prompts à la charge¹⁴¹.

Dans ces lignes enthousiastes, la verve de Maqrīzī explose lorsqu'au milieu d'un chapitre consacré au Caire d'al-Mu'izz, il en vient à évoquer les navires qui se trouvaient au mouillage sur le Nil. S'il n'est précisé nulle part que la flotte décrite ici était bien celle des Fatimides, ces lignes s'insèrent pourtant dans un long chapitre qui concerne ce qui se passait au Caire ou sur le Nil au temps de la dynastie fatimide. Un tel lyrisme déclenché par l'évocation des navires fatimides témoigne en un sens de la réputation dont jouissait encore cette marine à l'époque de l'auteur. Pour Maqrīzī, la période fatimide représentait un âge d'or

141 Maqrīzī, *Khiṭaṭ*, II, p. 238.

et il n'est pas impossible qu'à travers ces lignes, il ait voulu faire passer un message aux souverains de son temps. La richesse, la diversité des bâtiments qui semblent avoir composé la flotte décrite ici doit sans doute être relativisées. Si l'existence de plusieurs des embarcations qui apparaissent dans ces quelques lignes est avérée par des sources contemporaines des Fatimides, d'autres sont moins connues, voire inédites. Il est possible que Maqrīzī utilise parfois une terminologie se référant davantage à son époque qu'à celle des califes du Caire. La question doit être d'autant plus envisagée que les autres descriptions connues de la flotte fatimide ne reprennent que partiellement la terminologie de Maqrīzī ou utilisent des termes qui n'apparaissent pas chez l'historien du Caire. Dans tous les cas, il semble assez évident que la période égyptienne de la dynastie, caractérisée entre autres choses par l'essor de la navigation et la multiplication des navires mouillant dans les ports égyptiens, correspond à un développement du vocabulaire utilisé pour mentionner les bateaux de la flotte fatimide. Si l'enrichissement de la terminologie navale reflète sans doute une plus grande sensibilité des auteurs médiévaux aux choses de la mer, il semble aussi que de nouveaux navires firent leur apparition à cette époque.

En effet, pour autant que les sources permettent d'en juger, il semble bien que des embarcations d'un type nouveau vinrent peu à peu enrichir la marine fatimide après 969 et surtout au XI^e siècle. La liste de Maqrīzī est peut-être sujette à caution, mais il existe au moins deux autres évocations des navires qui formèrent peut-être la marine égyptienne du temps des califes et qui sont plus proches de la période fatimide. La première, établie par Ibn al-Ṭuwayr, en dépit de sa relative austérité, a le mérite d'être la moins contestable chronologiquement puisqu'elle s'insère dans un chapitre que l'auteur consacre à la construction navale et à la marine fatimides. L'autre évocation est l'œuvre d'Ibn Mammātī (m. 1209) ancien fonctionnaire fatimide devenu responsable du *dīwān al-jaysh* sous Saladin. Il dresse une liste des navires composant la « Flotte Victorieuse (*al-uṣṭūl al-manṣūr*) » de l'Ayyoubide. Cette liste correspond ainsi sans doute davantage à ce que fut la flotte égyptienne après la disparition des Fatimides. Elle s'avère essentielle car Saladin et ceux qui réorganisèrent la flotte égyptienne à sa demande copièrent largement les Fatimides. La décision par Saladin de créer une flotte daterait de 1176-1177, donc une date relativement proche de la fin de la dynastie fatimide¹⁴². Il est probable que la liste des navires qu'Ibn Mammātī donne avec quelques-unes de leurs principales caractéristiques reflète assez bien la flotte fatimide des dernières années. Entre la description d'une flotte rêvée ou imaginée par Maqrīzī, et l'aridité de celle d'Ibn al-Ṭuwayr, il existe sans doute un juste milieu que donne peut-être

142 Lev, *Saladin in Egypt*, p. 166-167.

à voir Ibn Mammātī. Il s'agira donc ici de tenter de déterminer la composition de la flotte fatimide en Égypte à l'aide de ces trois descriptions très inégales. Le passage en Égypte n'eut sans doute pas pour effet immédiat de permettre aux Fatimides de doter leur marine d'embarcations nouvelles. Durant toute la fin du x^e siècle et au xi^e siècle, le vocabulaire employé pour désigner les navires fatimides, dont nous avons vu qu'ils furent de toute façon peu actifs, varie peu. La même trilogie (*uṣṭūl*, *markab*, *shīnī*) revient inlassablement dans les textes et il faut attendre les auteurs du xi^e siècle pour noter les traces d'une évolution du vocabulaire, mais sans doute aussi des navires eux-mêmes¹⁴³.

Commençons par le type de navire qui composait 80% de la flotte égyptienne au xi^e siècle et sans doute avant, la galère dite *shīnī*¹⁴⁴. À l'instar du dromon byzantin, elle gagna en taille au cours des xi^e et xii^e siècles. Cependant, il semble qu'il existait plusieurs types de *shīnī* en fonction du nombre de rameurs qui s'accrut peu à peu entre le x^e et le xi^e siècle. Ibn Mammātī rapporte qu'au xii^e siècle les *shīnīs* classiques, dont il précise qu'elles s'appelaient des corbeaux (*ghīrbān*, sing. *ghurāb*), comptaient cent quarante rameurs alors qu'au x^e siècle John H. Pryor estimait le nombre moyen de rameurs autour de 100-110¹⁴⁵. Le vocable *ghurāb* auquel Ibn Mammātī se rapporte apparaît aussi dans la description de la flotte fatimide par Maqrīzī. La couleur noire de la coque passée au goudron était peut-être à l'origine du nom de ce bâtiment, à moins que sa forme ait quelque chose à voir avec sa dénomination¹⁴⁶. Si les *ghurābs* étaient clairement des galères de guerre, plusieurs lettres de la Geniza du xi^e siècle font toutefois référence à des *ghurābs* transportant marchandises et passagers, renforçant ainsi l'idée de l'utilisation de la flotte pour le transport de marchandises¹⁴⁷. Au xiv^e siècle, des textes indiquent que ces navires étaient parmi les plus grands composant la flotte des musulmans d'alors, mais

143 Maqrīzī évoque l'ordre d'al-Mu'izz de faire construire des navires de guerre (*marākib al-ḥarbīyya*) et notamment des « *shīnīs*, des *shalandīs* (pl. *shalandīyyāt*) et des *musatṭahāt* (pl. *musatṭahāt*) », dès son arrivée au Caire. Maqrīzī cite par ailleurs exactement la même phrase qu'il attribue cette fois à Ibn al-Ṭuwayr dans son passage sur la construction navale. (*Khiṭaṭ*, II, p. 570-571). Il a ainsi détaché un fragment de phrase de son contexte pour l'ajouter dans une autre partie vaguement en rapport afin de rendre ses propos cohérents. Cf. Maqrīzī, *Khiṭaṭ*, III, p. 611-612.

144 « 80 *shawānī*, 10 *shalandīyyāt*, 10 *musatṭahāt* ». Cf. Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 95.

145 Ibn Mammātī, *Qawānīn*, p. 340.

146 Agius, *Classic Ships*, p. 350.

147 TS 16 13, verso, l. 7-11, éd. Gil, *Malkhūt*, IV, doc. 654, p. 167-173. ENA 36 16., f. 9, l. 11, éd. Gil, *Eretz Yisra'el*, II, doc. 292, p. 518-520. TS 13 J 14, f. 1, verso, l. 2, éd. Frenkel, *Alexandria*, doc. 62, p. 498-502. ENA NS 21, f. 13, marge droite, éd. Princeton Geniza Project.

il est impossible de dire si cela est aussi valable à l'époque fatimide¹⁴⁸. Les chroniqueurs francs confirment indirectement la taille imposante des navires de guerre fatimides. À plusieurs reprises, ils évoquent les galères à deux rangs de rameurs, on pense alors aux *shīnī* classiques, mais ils signalent des trirèmes comme lors des opérations navales de 1108 vers Saïda, de 1110 contre Beyrouth ou encore en 1115¹⁴⁹. En 1126, ce sont encore vingt-deux trirèmes ou « chats (*gati*) » plus cinquante-trois autres navires qui se portèrent sur des cibles franques de la côte syro-palestinienne¹⁵⁰.

À cette période, la référence à des galères à trois rangs de rameurs n'est rien moins que surprenante. John H. Pryor pense même cela assez improbable avant le XIV^e siècle. Il pense que chez les auteurs médiévaux, notamment les auteurs de langue grecque, le vocable trière ou trirème doit être pris comme un synonyme de « navire de guerre » et pas une référence à une trière véritable¹⁵¹. Selon lui, si les Fatimides avaient disposé de navires à trois rangs de rameurs, les sources auraient signalé la chose, notamment les auteurs arabes. On peut objecter à cette affirmation que ces les auteurs musulmans ne disent rien de l'existence des birèmes et se contentent du terme *shīnī*. Seules les études menées sur les textes grecs, notamment les *Naumachica*, ont vraiment permis de savoir que les dromons du X^e siècle, et sans doute aussi les *shīnī*, étaient mus par deux rangs de rameurs. L'ouvrage tardif d'Ibn al-Mankalī (m. 1382) dans lequel ce dernier indique que les *shīnī* comportaient deux rangs de rameurs est une traduction d'un texte grec du X^e siècle¹⁵². D'autre part, on peut se demander pourquoi les chroniqueurs chrétiens qui mentionnent les trirèmes fatimides les associent aussi aux birèmes qui étaient les navires de guerre par excellence à cette époque. Le simple fait de citer les birèmes suffisait à faire comprendre aux lecteurs que les Fatimides avaient envoyé leurs galères de combat. Pourquoi employer un autre mot pour désigner un autre navire de combat supposé être identique ?

La mention de trirèmes fatimides peut évidemment être considérée comme une forme d'exagération de la force navale déployée contre les troupes

148 Ibn Abī Zar' et Nuwayrī al-Iskandarānī cite par D. Agius. Cf. Agius, *Classic Ships*, p. 349.

149 Albert d'Aix, *Histoire*, II, p. 133, 161-162. Foucher de Chartres, *Histoire*, p. 179. Guillaume de Tyr, *Histoire*, II, p. 171-172.

150 Foucher de Chartres, *Histoire*, p. 267. Guillaume de Tyr, *Histoire*, II, p. 293-294.

151 Il n'aura échappé à personne que les chroniqueurs francs ne sont pas des Byzantins, mais John H. Pryor nous a confirmé qu'il pensait la même chose pour les historiens occidentaux. Cf. Pryor, Jeffreys, *Dromon*, p. XLVIII.

152 Ibn al-Mankalī, *Al-Adilla al-rasmīyya fī al-ta'ābī al-ḥarbīyya*, éd. et tr. Pryor, Jeffreys, *Dromon*, p. 645-666.

franques afin de mieux célébrer leurs victoires ou de justifier leurs défaites. Nous pensons néanmoins qu'au regard de leur histoire et de leurs besoins, les Fatimides purent innover, notamment sur leurs plus grosses galères de combat. Ils purent par conséquent disposer les 140 ou 150 rameurs, peut-être davantage selon Nuwayrī qui, il est vrai, décrit les *ghurāb* de son temps, sur trois rangs et plus seulement sur deux. Les trières athéniennes du siècle de Périclès ne comportaient-elles pas à peu près autant de rameurs, environ 170, que les galères fatimides du XII^e siècle ? Pourquoi ne pas envisager que les architectes et les maîtres d'œuvre des chantiers égyptiens aient été capables d'innovation en matière de construction navale ? Rien n'empêchait les Fatimides de créer un nouveau type de navire ou en tout cas de développer une nouvelle disposition des rameurs sur certaines de leurs galères. Cela pourrait expliquer que plusieurs auteurs chrétiens se référant à ces embarcations les décrivent comme plus grosses que les autres, transportant parfois cinq cents soldats, voire plus, à leur bord¹⁵³. Nābulusī (m. 1261) confirme qu'à la fin de la période fatimide, cent *shīnī* pouvaient transporter dix mille soldats et cinquante mille esclaves, soit là encore cinq cents personnes par navires sans compter les marins et les troupes embarquées¹⁵⁴. Plusieurs éléments concordants tendent à prouver que les galères de combat virent peu à peu leur taille s'accroître et leur nombre de rameurs augmenter afin de permettre de transporter plus d'hommes sur les zones de combat. Les rares représentations iconographiques de navires musulmans, notamment les graffiti découverts dans la forteresse de Ṣadr, dans le Sinaï, et qui pourraient représenter des embarcations de la fin du règne de Saladin, montrent plutôt des bateaux de plus petites dimensions dont il n'est pas impossible qu'il s'agisse de galères stylisées (cf. figures 20)¹⁵⁵. En l'absence de texte prouvant de manière indiscutable l'existence des trirèmes dans la flotte fatimide, il est impossible de développer plus avant cette idée. Les arguments proposés pour justifier qu'il n'en existait pas à ce moment-là ne nous semblent cependant pas suffisamment solides pour clore de manière définitive cette hypothèse.

153 Albert d'Aix, *Histoire*, II, p. 192.

154 Nābulusī cité par Maqrīzī, *Khīṭaṭ*, I, p. 231. La dernière édition de ses *Khīṭaṭ* vient quelque peu corriger les doutes que les éditions antérieures pouvaient soulever. Dans les anciennes éditions, on trouvait en effet que durant la période fatimide dix *shīnīs* pouvaient transporter 10 000 soldats. Plusieurs chercheurs ont été victimes de cette erreur et se sont interrogés avec justesse sur la réalité des informations. Cf. Agius, *Classic Ships*, p. 335-336. Fahmy, *Muslim Naval Organisation*, p. 132.

155 Basch et alii, « Découverte d'un décor de bateau d'époque ayyoubide dans la forteresse de Ṣadr au Sinaï », p. 1-23.



FIGURE 20 Détail du graffiti du bateau central de la forteresse de Şadr.

Note: Basch et alii, « Découverte d'un décor de bateau d'époque ayyoubide dans la forteresse de Şadr au Sinaï », p. 22.

PHOTO. J.-O. GUILHOT

Les quatre-vingts *shīnīs* évoquées par Ibn al-Ṭuwayr ne devaient pas toutes être identiques et l'on peut penser que sur le total, quelques-unes seulement étaient peut-être des trirèmes, peut-être entre vingt et trente si l'on en croit les informations tirées des chroniques chrétiennes. Les autres galères étaient sans doute des birèmes comptant plus ou moins de rameurs. Ibn Mammātī rapporte en effet que si la *shīnī* classique comptait 140 rameurs, il existait une version plus petite que cette dernière appelée la *ḥarrāqa* et qui ne comptait que cent rameurs¹⁵⁶. Le terme même de *ḥarrāqa* ou brûlot désignait d'ailleurs une fonction qu'un type de navire même s'il apparaît que, pour des raisons pratiques, les navires incendiaires devaient être des galères. L'allusion aux brûlots confirme qu'en Égypte au moins les Fatimides disposaient de navires lanceurs de naphte. En 1118, le vizir al-Afḍal fit d'ailleurs construire cinq de ces

¹⁵⁶ Ibn Mammātī, *Qawānīn*, p. 340.

embarcations qu'il envoya ensuite en pièces détachées jusqu'à 'Aydhāb afin de protéger les vaisseaux de commerce qui naviguaient en mer Rouge¹⁵⁷.

L'allusion aux brûlots donne l'occasion d'aborder la question de l'armement des galères fatimides. La matière inflammable (*naft*) projetée depuis ces navires n'était apparemment pas lancée au moyen d'un siphon comme cela semble avoir été le cas sur les navires grecs, mais plutôt dans des récipients dont la taille variait selon la façon de les projeter. Il existait au moins deux types de récipients¹⁵⁸. Des bouteilles en argile et des petites bouteilles de verre pouvaient être lancées à la main ou projetées au moyen de balistes de faibles dimensions¹⁵⁹. Quelque vingt milles de ces bouteilles (*qawārīr*, sing. *qārūra*) et vingt mille torches (*mash'al*) auraient été lancées afin de déclencher l'incendie de Fustāt en 1168¹⁶⁰. Les fouilles menées à Fustāt ont permis de mettre au jour plusieurs de ces récipients en terre cuite¹⁶¹. Lors des opérations navales, les récipients étaient lancés à la main depuis les galères lorsque les bateaux ennemis étaient bord à bord, ou par des sortes d'arbalètes et des mangonneaux lorsqu'il s'agissait d'atteindre une cible éloignée. Il semble que dans certains cas, le jet et la mise à feu du naphthe se déroulait en deux temps. Le récipient contenant le naphthe était d'abord envoyé sur la cible sur laquelle il se répandait, des flèches enflammées ou des torches étaient ensuite lancées pour mettre le feu au combustible¹⁶². Cela pourrait expliquer l'allusion aux « allumeurs de torches (*mashā'iliyya*) » révoltés avec les marins (*nawātīyyāt al-marākib*) du-

157 Maqrīzī, *Ittī'āz*, III, p. 57-58.

158 Sur les armes de jet utilisées par les armées musulmanes à l'époque des Croisades voir Zaouache, *Armées et combats en Syrie*, p. 796-803. Les projectiles retrouvés à Fustāt sont, pour les uns d'un poids total de 460 grammes, avec une contenance de 345 grammes d'eau, 115 mm de hauteur par 105 mm de diamètre, et pour les autres, de 365 grammes de poids total, pour une contenance de 180 grammes d'eau, 131 mm de hauteur par 80 mm de diamètre. Cf. Collection M. Mercier, reproduit par Fino, « Le feu et ses usages militaires », p. 23, 26.

159 Christides, « Two parallel naval guides of the tenth century: Qudama's document and Leo VI's Naumachica; a study on Byzantine and Muslim naval preparedness », p. 62-64. V. Christides, « New lights on navigation and naval warfare in the eastern Mediterranean, the Red Sea and the Indian Ocean (6th-14th AD) », p. 4-25. Haldane, « Fire-ship of al-Sāliḥ Ayyūb », p. 139-144. Pryor, Jeffreys, *Dromon*, p. 611.

160 Ibn al-Furāt, *Ta'riḫh*, IV, p. 24. Ibn Zāfir, *Munqaṭi'a*, p. 115-116. Ibn Taghrī Birdī, *Nujūm*, V, p. 350. Maqrīzī, *Ittī'āz*, III, p. 296-297. Maqrīzī, *Khīṭat*, I, p. 583. Nuwayrī, *Nihāyat*, XXVIII, p. 340.

161 Gayraud, Vallauri, *Fustat II*, p. 39-41. Si l'utilisation comme grenade est possible, ces bouteilles furent aussi utilisées comme conteneur de boisson et c'est peut-être à ce genre de récipient qu'il est fait allusion dans certaines lettres de la Geniza évoquant le transport de petites bouteilles de vin ou de boisson quelconque. Cf. TS 12. 366, verso, l.3-4, éd. Gil, *Malkhūt*, II, p. 743.

162 Zaouache, *Armées et combats en Syrie*, p. 802-803.

rant le règne d'al-Ḥākīm (r. 996-1024)¹⁶³. Les récipients les plus lourds étaient propulsés par des mangonneaux (*manjanīqāt*) montés sur les navires. Les sources attestent en effet la présence de ces machines de jet sur les navires fatimides¹⁶⁴. Elles étaient embarquées sur les bateaux au départ des expéditions et Ibn al-Ṭuwayr rapporte que même lors des joutes navales sur le Nil, les embarcations étaient équipées de tels appareils afin d'effectuer quelques démonstrations de l'adresse des lanceurs. Ces mangonneaux constituaient en quelque sorte l'armement standard des navires fatimides, mais il est toutefois impossible de savoir si ces machines étaient semblables à celles placées sur les murs de Tripoli à l'hiver 1047 ou encore devant Jérusalem en 1098¹⁶⁵. Les diverses superstructures, « tours » et autres « châteaux » qui surmontaient les galères servaient sans aucun doute à surélever les lanceurs et les machines par rapport à leurs cibles afin de faciliter le tir¹⁶⁶. La question des mangonneaux et autres balistes, notamment le mode de propulsion : force humaine, balancier avec contrepoids ou systèmes hybrides associant la force humaine et la force de gravité, constitue un des problèmes de l'histoire de l'armement à l'époque des croisades¹⁶⁷. Les textes se rapportant à la flotte fatimide ne permettent pas de trancher la question, mais la logique exclut les mangonneaux à contrepoids et sans doute aussi les systèmes hybrides, trop lourds, trop encombrants et trop dangereux pour des navires qui risquaient d'être déstabilisés par le mouvement du bras de levier. Les études sur les machines de jet mettent en évidence qu'elles furent développées bien avant la période des croisades. Durant la période ifriqiyenne, les troupes fatimides utilisèrent à plusieurs reprises les lance-pierres (*ʿarrāda*) et autres mangonneaux (*manjanīqāt*)¹⁶⁸. Elles connaissaient sans aucun doute la technique de fabrication et d'utilisation de ces machines, mais les textes ne disent rien sur l'emploi de ces dernières à bord des navires dès cette période.

Outre les *shīnīs*, la flotte fatimide se composait aussi de *shalandīs*. L'introduction de ces navires dans la flotte de combat n'est pas fixée, mais elle semble antérieure au vizirat d'al-Ma'mūn al-Baṭā'ihī (1121-1125) qui donna l'ordre de poursuivre la construction des « *shalandīyyāts* » dans l'arsenal de

163 Maqrīzī, *Itti'āz*, I, p. 312-313. Ces allumeurs de torches étaient peut-être aussi ceux qui étaient chargés d'entretenir les feux allumés en haut du phare d'Alexandrie.

164 Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 98.

165 Ibn al-Qalānīsī, *Dhayl*, p. 135. Nāṣir-ī Khusraw, *Sefer Nameh*, p. 16-17. Maqrīzī, *Itti'āz*, III, p. 22.

166 Albert d'Aix décrit par exemple les galères fatimides « équipées de leurs tours ». Cf. Albert d'Aix, *Histoire*, II, p. 161-162.

167 Zaouache, *Armées et combats*, p. 820-826.

168 Dachraoui, *Califat*, p. 381.

l'île de Rawḍa¹⁶⁹. Ibn Mammātī décrit les *shalandīs* comme des navires pontés (*markab musaqqaf*) sur lesquels les combattants se battaient alors que sous le pont les rameurs poursuivaient leurs efforts¹⁷⁰. Cette description rappelle celle des *shīnīs*, mais Ibn Mammātī n'indique cependant pas que des rameurs se trouvaient sur le pont supérieur alors que c'était semble-t-il le cas pour les *shīnīs*. Certains pensent que les deux termes désignaient en fait le même navire. Il semble pourtant que la *shalandī* se distinguait de la *shīnī* par sa forme et sans doute aussi par sa fonction¹⁷¹. Le vocable *shalandī* apparaît dès le x^e siècle. Muqaddasī signale par exemple l'arrivée des *shīnīs* et des *shalandīs* byzantines dans certains ports de Syrie-Palestine afin de procéder à l'échange de prisonniers¹⁷². L'utilisation de deux termes distincts dans la même phrase pour désigner ces navires pourrait constituer une première preuve qu'il s'agissait bien de deux types différents d'embarcations et que l'utilisation de l'un ou l'autre vocable n'était pas interchangeable. Ibn al-Ma'mūn confirme cette distinction car il précise que son père ordonna de maintenir la construction des seules *shīnīs* dans l'arsenal de Fustāt, tandis que fabrication des *shalandīs* demeurerait dans le chantier de Rawḍa. La séparation des lieux de construction des deux types d'embarcations ne laisse aucun doute quant au fait qu'il s'agissait de deux types de navires distincts. Ibn al-Ṭuwayr clôt pour ainsi dire le débat en rapportant que la flotte fatimide se composait, entre autres navires, de quatre-vingts galères de guerre (*al-shawānī al-ḥarbiyya*) et de dix *shalandīs* dont il semble faire par ailleurs des navires de transport (*ḥammālāt*)¹⁷³. Les *shalandīs* étaient en effet des galères plus larges et davantage destinées à transporter des hommes et des marchandises que les galères de combat plus profilées pour le combat naval. L'origine du terme *shalandī* est sans doute à chercher du côté septentrional de la Méditerranée et des *chelandion* grecs. Les Byzantins avaient en effet besoin de transporter plus de combattants ou de matériel militaire dans leurs navires et ils développèrent cette galère hybride armée pour la guerre, mais servant surtout au transport¹⁷⁴.

À côté des galères de grande taille, il existait des galères plus légères, les *ushārī* (pl. *ushāriyyāt*) citées, peut-être par erreur, comme faisant partie de la flotte fatimide dès l'Ifrīqiyya. Il est clair que dans les années 1020, des *ushārī* servirent au côté des bateaux de guerre (*al-marākib al-ḥarbiyya*) pour

169 Ibn al-Ma'mūn, *Akhbār Miṣr*, p. 100-101.

170 Ibn Mammātī, *Qawānīn*, p. 340.

171 Christidès, « Naval warfare in the Eastern Mediterranean (6th-14th centuries) : an Arabic translation of Leo VI's Naumachica », p. 140. Pryor, *Geography*, p. 62.

172 Muqaddasī, *Aqālīm*, p. 177.

173 Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 95, 96.

174 Arweilher, *Byzance et la mer*, p. 413-414. Karapli, « Shalandī-Chelandion », p. 8.

transporter des troupes fatimides vers les cités littorales de Syrie-Palestine¹⁷⁵. Il est difficile de dire si ces navires furent fréquemment utilisés pour les expéditions navales car ils étaient peu adaptés à la navigation hauturière, mais ils pouvaient toutefois pratiquer le cabotage. Les califes utilisaient surtout ces galères lors des cérémonies et processions en rapport avec le Nil, ou pour leur plaisir et celui des grands du régime¹⁷⁶. Il existait d'ailleurs plusieurs *'ushārī* de procession (*'ushārīyyāt mawkibiyya*)¹⁷⁷. En 1046, vingt-et-une de ces galères se trouvaient rangées dans un bassin près du Caire tels des « mulets dans une écurie »¹⁷⁸. Six puis dix d'entre elles, les « grandes *'ushārī* privées (*'ushārīyyāt al-khāṣṣ al-kibār*) », plus richement décorées que les autres, étaient réservées au calife¹⁷⁹. Il est évident que ces *'ushārī* de luxe n'avait pas leur place dans une flotte de combat et elles ne sont d'ailleurs pas citées par Ibn Mammātī parmi les navires de la flotte. Ibn al-Ṭuwayr les évoque néanmoins dans son chapitre consacré au Bureau des constructions navales, car leur fabrication relevait du même service que les navires de guerre. Ailleurs, Ibn al-Ṭuwayr qualifie aussi les *'ushārī* de *sumārīyyāt*, terme qui ramène imperceptiblement vers la liste de Maqrīzī¹⁸⁰. Une pétition adressée au calife al-Mustaṣṣir évoque le cas des marins d'une embarcation navigant sur le Nil et qualifiée de *sumārīyya* ou *sumūrīyya*¹⁸¹. Enfin, parmi les types de navires cités par Ibn al-Ṭuwayr se trouvaient des bateaux qui possédaient des capacités de charge équivalente aux galères, notamment les *musatṭaḥ* qui pouvaient aussi embarquer plus de cinq cents personnes¹⁸². Le vocable *musatṭaḥ* renvoie peut-être à une galère à large pont, mais cela n'est pas assuré¹⁸³. Sa mention aux côtés des *shawānis ḥarbiyya*, des *shalandīyyāt* par Ibn al-Ṭuwayr suggère qu'il s'agissait d'un troisième type de navire avec une fonction et/ou une forme bien particulière. Aucun autre document ne permet toutefois de connaître ses caractéristiques architecturales, s'il était mu par deux ou trois rangs de rameurs ou encore son rôle au sein de la flotte.

Parmi les nouveaux vocables servant à désigner des embarcations de la dynastie après 969, Musabbiḥī et Yaḥyā al-Anṭākī évoquent la *ḥamāma* (pl.

175 Musabbiḥī, *Akhbār Miṣr*, p. 54.

176 Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 194, 198.

177 Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 193. Maqrīzī, *Khiṭaṭ*, II, p. 375, 550.

178 Nāṣir-i Khusraw, *Sefer Nameh*, p. 142.

179 Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 94. Maqrīzī, *Khiṭaṭ*, II, p. 559.

180 Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 201.

181 TS Ar. 42. 158, l. 9, 13, éd. Stern, « Three petitions of the Fatimid Period », p. 174-175.

182 Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 95. Ibn Mammātī, *Qawānīn*, p. 340.

183 Agius, *Classic Ships*, p. 338.

ḥamā'im) que l'on pourrait traduire par pigeon ou colombe¹⁸⁴. L'invention de ces navires est toutefois antérieure aux Fatimides¹⁸⁵. Sous le califat d'al-Ḥākim (r. 996-1021), il existait un corps particulier de navire que Musabbihī qualifie de « pigeons de la neige (*ḥamā'im al-thālij*) » dont la fonction première était de transporter le plus vite possible la neige ou la glace des sommets de la chaîne du mont Liban et de la convoier au Caire pour réaliser des sorbets. En outre, ces navires apportaient des messages au calife et servaient donc pour la transmission rapide du courrier entre les ports de la côte, Tripoli et Tyr sont explicitement cités comme ports de départ de ces navires à destination de la capitale égyptienne. Les allers-retours incessants qu'ils effectuaient leur valurent peut-être ce nom particulier qui ne dit toutefois rien de leurs caractéristiques physiques. Ces embarcations devaient être très rapides et il semble logique de voir dans ces bateaux des galères légères qui pourraient correspondre aux *'ushārīs* ou aux brûlots rapides sur l'eau. Ces embarcations n'étaient toutefois pas uniquement utilisées par les services officiels car quelques lettres de la Geniza font référence à des marchands utilisant ces *ḥamāma*¹⁸⁶. Ibn Bassām confirme l'utilisation à des fins commerciales de ces embarcations qui arrivaient à Tinnīs en provenance de Syrie¹⁸⁷. Il s'agissait peut-être d'un privilège octroyé à certains marchands par le pouvoir.

Certains des noms utilisés par Maqrīzī pour désigner les navires de la flotte fatimide se rapportent à des origines géographiques. Ainsi les *nastarawīs* qui évoquent sans ambiguïté la petite cité littorale égyptienne de Naṣṣaraw au nord du delta ou encore les bâtiments dits *'akkawīs* qui provenaient sans doute de la ville d'Acre, *Akka* en arabe, même si cette dernière était passée aux mains des Francs sous les Fatimides. Ces qualificatifs géographiques ne disent rien ni de la taille, ni de la forme ou encore de la fonction particulière de ces embarcations, mais il faut sans doute comprendre qu'à l'instar du « pointu » marseillais construit sur la côte provençale et caractérisé par une proue typique et reconnaissable entre toutes, un élément particulier de ces embarcations constituait leur signe distinctif et servait à les désigner. D'autres noms mentionnés par Maqrīzī, notamment le *shakhtūr* (pl. *shakhātīr*), *qurqūr* (pl. *qarāqīr*) et autres *zawraqs* (pl. *zawāriq*), *mismarīs*, sont attestés à la période fatimide, mais

184 Musabbihī, *Akhbār Miṣr*, p. 68. Anṭākī, *Histoire*, XXIII, p. 503-504.

185 Les *ḥamāmas* ne sont toutefois pas une création fatimide car on retrouve ce vocable pour des navires qui servaient dans la flotte ṭūlūnide et leur nom apparaît dans la liste des navires que dresse Muqaddasī. Cf. Muqaddasī, *Aqālīm*, p. 32. Fahmy, *Muslim Naval Organisation*, p. 149.

186 ENA 2805, f. 12, recto, l. 6, éd. Gil, *Malkhūt*, IV, doc. 308, p. 14-18. ENA 2805, f. 11 A, verso, l. 6. ENA 2805, f. 18 A, recto, l. 9, éd. Gil, *Malkhūt*, IV, doc. 715, p. 357-259 ; doc 737, p. 406-408.

187 Ibn Bassām, *Akhbār Tinnīs*, p. 187.

essentiellement comme navires de transport de marchandises en mer ou sur le Nil¹⁸⁸. Certains vocables enfin, les *khūndarīs*, *lakkats*, les *sullūrs*, et les *dar-mūnāt* sont soit inconnus à la période fatimide, soit attestés mais pour d'autres aires géographiques¹⁸⁹. La liste que donne Ibn Mammātī ne confirme quant elle pas l'existence de tels navires dans la flotte de guerre.

Outre les quelques bateaux déjà mentionnés (*shīnī*, *ghurāb*, *ḥarrāqa*, *shalandī*), la flotte fatimide comportait des bâtiments spéciaux affectés au transport. Il s'agit des *ḥammāla* dont Ibn al-Ṭuwayr précise qu'ils étaient au nombre de dix. Encore une fois, aucun auteur ne précise les caractéristiques techniques de ces navires dont certains étaient spécialisés dans le transport du grain à destination des villes littorales¹⁹⁰. Il est assez probable que ces vaisseaux devaient être plus ronds et adaptés au transport de marchandises que les galères de combat. La flotte égyptienne décrite par Ibn Mammātī comptait d'autres embarcations plus spécialisées encore. Les *a'zārī* servaient pour les provisions de la flotte tandis que le *markūsh* était un « petit bateau qui transporte de l'eau grâce à sa flottabilité ». L'auteur précise que ce navire « est facile à accoster et que sa capacité est inférieure à cent *irdabb* », soit environ moins de 6 900 kilogrammes¹⁹¹. L'embarcation, sans doute assez ronde et de taille modeste pour permettre d'être tirée sur la plage rapidement. Le fait que les références à ces navires très spécialisés se trouvent seulement dans le texte d'Ibn Mammātī pose néanmoins quelques problèmes. Il est difficile de déterminer si ces bateaux existaient déjà dans la flotte fatimide ou s'il s'agit d'une innovation postérieure. Les chroniques rapportant les actions navales fatimides ne disent rien de telles embarcations, mais cela n'est pas significatif. L'existence de ces bateaux dans la flotte des califes est toutefois très plausible

188 Bodl. MS Heb. a.3, f. 13, l. 49, éd. Gil, *Malkhūt*, III, doc. 581, p. 937-943. Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 194. Agius, *Classic Ships*, p. 268-269. Le vocable *mismari* se rapproche du *sumārīyya* (pl. *sumārīyyāt*) qui était un type d'embarcation utilisé par les califes à Bagdad et, en Égypte, un autre nom pour les *'ushārī*. Cf. Agius, *Classic Ships*, p. 304.

189 Seuls les *darmūnas* sont attestés par d'autres auteurs que Maqrīzī. Cf. Zayyat, « Mu'jam al-marākib wa-l-sufun », p. 333-334.

190 Ibn Mammātī, *Qawānīn*, p. 340. Ibn al-Ṭuwayr ne dit cependant rien de la spécialisation de ces navires. Cf. Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 96.

191 Un *irdabb* = 69,6 kilogrammes. Cf. Ashtor, « Kamḥ », p. 519. Goitein, *Mediterranean Society*, IV, p. 235. Ibn Mammātī, *Qawānīn*, p. 340. Le transport de telles quantités d'eau à l'intérieur d'un navire n'est pas sans poser quelques problèmes, notamment la dimension des récipients utilisés, leur système de rangement. Dans le cas présent, si l'on part du principe que les flottes égyptiennes utilisèrent aussi des barils comme pourraient le suggérer une lettre de la Genizah des années 1050, et que le baril le plus pratique à manipuler à l'intérieur d'un navire par un seul homme contenait une quarantaine de litres, il aurait fallu environ 173 barils pour transporter 6900 litres d'eau. Cf. S. TS 12. 241, recto, l. 6-7, éd. Gil, *Malkhūt*, IV, doc. 660, p. 184. Pryor, Jeffreys, *Dromon*, p. 368-370.

lorsque l'on sait que la structure de la flotte, son organisation et sans doute aussi les types de bâtiments qui la composaient furent en grande partie copiés sur les Fatimides par Saladin¹⁹². Les types d'embarcations n'évoluèrent pas forcément beaucoup entre la fin des Fatimides et la création du *dīwān al-uṣṭūl* par Saladin. L'existence d'embarcations spécialisées dans le transport de l'eau pourrait constituer une des explications de la poursuite des opérations navales fatimides sur de longues distances dans les années 1150 et 1160. S'il fallait déterminer une date approximative d'introduction des *markūsh* dans la flotte fatimide, il s'agirait sans doute des deux dernières décennies. Peut-être les années 1150 correspondent-elles le mieux à une telle innovation, lorsqu'après 25 ans de silence les actions navales fatimides furent de nouveau signalées par les chroniqueurs. Rappelons qu'en 1126 ou 1127 une importante flotte fatimide avait été contrainte d'accoster à proximité de Beyrouth pour justement trouver de l'eau¹⁹³. La distance qui séparait alors Ascalon, encore fatimide, de Beyrouth correspondait à peu près à l'autonomie d'une flotte transportant à son bord ses propres réserves d'eau, réserves estimées à 1 000 litres par jour pour l'équipage d'un dromon standard, soit un peu plus de cent rameurs¹⁹⁴. En 1126, la flotte fatimide ne disposait sans doute pas encore de navires ravitailleurs et ces derniers ne furent incorporés à la flotte qu'après cette expédition.

Parmi les navires de transport, il est une catégorie qui occupe une place singulière. Les armées médiévales ont souvent rencontré des difficultés à transporter les chevaux lors des expéditions ultramarines. Les troupes avaient grand besoin de faire transporter les destriers de leurs chevaliers en plus grand nombre que ne le permettaient les navires traditionnels qui ne pouvaient embarquer qu'un petit nombre de chevaux, c'est-à-dire pas plus d'une douzaine au VIII^e siècle et autour de vingt dans les années 1060¹⁹⁵. Les navires de guerre étaient en général mal adaptés au transport d'animaux vivants. Ils ne disposaient que de peu de place dans la cale et ils n'avaient pas de possibilité d'embarquement direct de chevaux. Ainsi, dans les années 1060, le Normand Robert Guiscard dut faire aménager des ouvertures dans la coque des bateaux pour permettre aux animaux d'embarquer ou de débarquer plus facilement depuis la plage, ce qui était essentiel car lors des opérations navales, les bâtiments ne disposaient pas souvent de quais de débarquement¹⁹⁶. Parmi les galères de transport citées par Ibn Mammātī apparaît donc la *ṭarīda* (pl. *ṭarāyid*,

192 Eddé, *Saladin*, p. 503. Lev, *Saladin in Egypt*, p. 161-163.

193 Foucher de Chartres, *Histoire*, p. 267. Guillaume de Tyr, *Histoire*, II, p. 293-294.

194 Pryor, Jeffreys, *Dromon*, p. 357-358.

195 Pryor, « Transportation of horses by sea during the era of the Crusades », p. 12-13.

196 Pryor, « Transportation of horses by sea during the era of the Crusades », p. 13.

ṭarā'id) qui était spécialement adaptée aux chevaux. Selon lui, elle pouvait en transporter jusqu'à quarante. Elles étaient plus rondes que les galères de combat traditionnelles et elles étaient équipées d'une porte située à l'arrière de la coque afin de faciliter l'embarquement et le débarquement des quadrupèdes, notamment lorsque les galères arrivaient sur une plage¹⁹⁷. Maqrīzī et Ibn Mammātī mentionnent les *ṭarīda* dans leurs listes, mais elles n'apparaissent pas chez Ibn al-Ṭuwayr alors que dans les années 1150-1160 et sans doute avant, les Almohades et les Normands utilisaient ces navires¹⁹⁸. Il est difficile de croire que les Fatimides ne disposaient donc pas de *ṭarīda* alors que les troupes d'élite, surtout après la réforme militaire d'al-Afḍal, se trouvaient justement dans la cavalerie¹⁹⁹. Ainsi, lors du siège d'Acre par les Francs en 1103, Albert d'Aix signale l'arrivée de douze navires égyptiens transportant un grand nombre de « chevaliers armés » et un autre, plus grand encore, portant 500 combattants. La référence à ces chevaliers ne laisse aucun doute, ces hommes étaient accompagnés de leurs montures et, une fois à Acre, ils chargèrent les assiégeants avec leurs lances²⁰⁰.

Il semble donc possible qu'Ibn al-Ṭuwayr ait incorporé les *ṭarīda* à l'une des trois catégories de bateau qu'il mentionne. C'est en tout cas ce que suggère Ibn al-Ma'mūn dans son récit de l'opération de 1123. Ibn al-Ma'mūn, sans évoquer le terme même de *ṭarīda*, indique que les troupes composées de cavaliers (*fāris*) et de soldats à pied (*rājil*), sans doute 2 000 hommes au total, embarquèrent dans quarante galères (*shīnī*)²⁰¹. Foucher de Chartre indique que des vaisseaux de différentes tailles participèrent à cette expédition qui visait Jaffa. Cela signifie peut-être que sous le vocable générique de *shīnī*, les auteurs arabes désignaient en fait plusieurs navires qui appartenaient à la grande catégorie des galères de combat et que, parmi ces galères, certaines étaient spécialisées dans le transport des équidés. Foucher confirme la présence de la cavalerie égyptienne lors du siège²⁰². Tout laisse croire qu'il s'agissait des mêmes hommes qui

197 Agius, *Classic Ships*, p. 340-341. Dozy, *Supplément*, II, p. 34. Fahmy, *Muslim Naval Organisation*, p. 136-137.

198 Ibn al-Athīr, *Kāmil*, XI, p. 242, 244.

199 Hamblin, *Fatimid Army*, p. 44-45, 145-149. Lev, *State and Society*, p. 100.

200 Albert d'Aix, *Histoire*, II, p. 57.

201 Ibn al-Ma'mūn, *Akhbār Miṣr*, p. 60-61. L'auteur indique que la troupe étaient commandée par 20 commandants (*umarā'*, sing. *amīr*) et on sait par ailleurs qu'un *amīr* commandait 100 hommes. Cf. Hamblin, *Fatimid Army*, p. 94. Nous sommes assez loin des 30 000 hommes dont parle Foucher de Chartre même s'il semble qu'une partie de la garnison d'Ascalon se joignit aux troupes dépêchées depuis l'Égypte. Cf. Foucher de Chartres, *Histoire*, p. 210.

202 Foucher de Chartres, *Histoire*, p. 208, 210.

avaient embarqué à Fustât et qui sont signalés par Ibn al-Ma'mûn²⁰³. La proportion cavalerie/infanterie alignée par les Fatimides lors de leurs expéditions variait de un à deux tiers de cavaliers et le reste en fantassins²⁰⁴. Si l'on prend l'hypothèse la plus basse, cette expédition de deux mille soldats aurait donc pu impliquer près de six cent soixante-dix cavaliers, soit environ dix-sept chevaux par navires²⁰⁵. De tels chiffres laissent penser que des *ṭarīdas* étaient présentes parmi les quarante *shīnī* armées pour l'occasion.

Il faut néanmoins reconnaître qu'Ibn al-Ma'mûn ne mentionne pas le vocable de *ṭarīda* lors de l'épisode de transfert de construction de certains bâtiments de la flotte de Rawḍa à Fustât²⁰⁶. Il signale toutefois un navire de type inconnu, le *jirānī*, dont la construction fut poursuivie à Rawḍa avec celle des *shalandī*. À notre connaissance, ce terme n'apparaît dans aucun dictionnaire. Le vocable *jirānī* pourrait être un dérivé de *jurn* qui signifie bassin et plus généralement quelque chose de creux²⁰⁷. Cela pourrait alors correspondre à la forme des *ṭarīdas* dont la coque était sans doute plus ronde pour accueillir davantage de chevaux. Il ne s'agit toutefois là que d'une hypothèse et le terme *jirānī* demeure un mystère tout comme la date d'introduction des *ṭarīdas* dans la flotte égyptienne²⁰⁸. En effet, si la présence des *ṭarīdas* dans la flotte fatimide dans les années 1150 semble assez probable, la date de leur introduction demeure problématique et, au regard de la documentation, aucune hypothèse

203 Ibn al-Ma'mûn, *Akhbār Miṣr*, p. 62.

204 Foucher de Chartres, *Histoire*, p. 89-92.

205 On peut évidemment penser aussi que 16 ou 17 navires seulement transportaient 40 chevaux.

206 Ibn al-Ma'mûn, *Akhbār Miṣr*, p. 101.

207 Dozy, *Supplément*, 1, p. 189.

208 Il faut préciser que l'édition moderne de la Chronique d'Ibn al-Ma'mûn n'a pas été tirée d'un manuscrit de l'auteur mais de plusieurs passages clairement attribués à Ibn al-Ma'mûn et se trouvant dispersés dans les *Khīṭaṭ* de Maqrīzī et chez Nuwayrī. Il se trouve que l'édition d'Ibn al-Ma'mûn qui date de 1982 a été réalisée à partir d'une édition ancienne des *Khīṭaṭ*. L'édition la plus récente et la plus complète de cet ouvrage mentionne évidemment le même passage que celui que l'on trouve dans Ibn al-Ma'mûn et qui se rapporte au transfert d'arsenal. Il y est toutefois un peu tronqué et surtout, le terme *jirānī* n'apparaît plus. On peut supposer que les divers textes consultés par l'éditeur lui ont laissé penser que le vocable en question n'était pas correct et qu'il fallait sans doute comprendre « *ḥarbiyyāt* » ou [navires] de guerre qui est l'option choisie par l'éditeur pour remplacer *jirānī*. Le vocable « *ḥarbiyyāt* » pourrait effectivement être une possibilité. Il pose toutefois quelques problèmes lorsque l'on sait que ce sont les *shīnīs* qui étaient généralement apparentées aux navires de guerre et, dans ce cas précis, il est clairement indiqué autant dans la chronique d'Ibn al-Ma'mûn que dans la nouvelle édition des *Khīṭaṭ*, que leur construction fût transférée dans le chantier naval de Fustât. Cf. Maqrīzī, *Khīṭaṭ*, III, p. 633.

ne l'emporte réellement. Ces diverses références pourraient suggérer que les *ṭarīdas* composaient la flotte fatimide au début du XII^e siècle, mais, en l'absence d'allusion à ces bâtiments, il est impossible de conclure de manière définitive sur ce point.

En définitive, si l'on établit le bilan des navires qui composaient la flotte fatimide en Égypte, on note une plus grande diversité dans le vocabulaire employé par les auteurs par rapport à la période maghrébine. Sur les huit types de navires mentionnés par Ibn Mammātī, lequel paraît proposer la liste la plus proche de ce que fut la flotte fatimide, au moins au XII^e siècle, cinq types de bateaux (*ḥammāla*, *shalandī*, *musatṭah*, *shīnī*, *ḥarrāqa*) apparaissent dans des sources clairement identifiées comme datant de la période fatimide. La probabilité de la présence des trois autres types oscille entre le « très probable » (*ṭarīda*) et le « assez probable » (*a'zārī*, *marqūsh*). Cependant, l'enrichissement du vocabulaire n'est pas sans poser quelques difficultés. Il existait non seulement une variété de noms pour désigner le même type de navire et, d'autre part, avec le même vocable, les auteurs désignaient parfois plusieurs types de bâtiments différents. Il est difficile de dire si les termes employés au XII^e siècle étaient déjà connus au X^e siècle, mais n'étaient simplement pas utilisés par les auteurs par méconnaissance ou par désintérêt. Selon nous, la plus grande diversité constatée dans le vocabulaire révèle un plus grand intérêt des auteurs pour les choses de la mer. Cet intérêt fut sans doute provoqué par un essor de la navigation en général et, surtout, par la prise de conscience que la marine jouait désormais un rôle majeur dans la défense des intérêts de l'islam contre les entreprises chrétiennes. D'autre part, il semble qu'à l'instar des autres marines de la Méditerranée, lesquelles bénéficièrent des progrès de la construction navale et de l'accroissement de la taille des bateaux au XII^e siècle, la marine égyptienne ne fut pas en reste. L'incapacité de la flotte fatimide à enrayer l'arrivée des marines européennes n'est, selon nous, pas à mettre sur le compte d'un quelconque retard technique par rapport à ses adversaires. La flotte fatimide s'équipa peut-être même de nouvelles embarcations et il n'est pas impossible de considérer qu'elle innova en mettant en chantier des types nouveaux de bâtiments. Dans tous les cas, les navires fatimides remplirent des missions très variées.

1.4 *Les mouvements de la flotte et les missions effectuées*

1.4.1 La flotte entre préparation et représentation

Avant le départ, il était nécessaire d'effectuer plusieurs étapes importantes. D'abord, il fallait réunir les marins et les soldats. Seules les *'ushārī* califales disposaient d'équipages mobilisés en permanence afin de répondre au moindre

désir du calife²⁰⁹. Les marins qui prenaient place à bord des autres navires de guerre n'étaient pas forcément présents à Fustât ou au Caire même. Ils n'étaient convoqués qu'au moment de lancer l'opération. Une fois les hommes rassemblés, la flotte pouvait alors être préparée. Elle bénéficiait pour ce faire d'un grand nombre d'entrepôts (*ḥawāṣil*), de magasins (*khazā'in*) et de greniers (*ahrā'*) disposés le long des berges du Nil, à Fustât même ou à al-Maqs voire au Caire²¹⁰. Dans les greniers sultaniens (*al-ahrā' al-ṣultāniyya*), les navires prenaient tout ce qu'il fallait pour les rations des hommes de la flotte (*jirāyāt riḡāl al-uṣṭūl*), notamment la farine nécessaire à la confection des biscuits de la flotte (*ka'k al-uṣṭūl*). Ces greniers étaient théoriquement destinés à l'approvisionnement des palais califaux, mais deux d'entre eux étaient spécialement réservés à la marine de guerre ainsi qu'à l'approvisionnement des villes littorales palestiniennes²¹¹. Chaque capitaine se rendait avec son navire devant les greniers et il présentait au responsable du site son ordre de mission (*risāla*, pl. *rasā'il*) issu du Bureau des constructions navales (*dīwān al-'amā'ir*) précisant les quantités à embarquer. Une fois ces opérations achevées, auxquelles il faudrait ajouter le chargement de l'eau, il restait encore l'armement même de la flotte. Les équipements spécifiques comme les voiles (*qinnab*), les agrès (*ālāt al-asāṭil*) et les diverses armes embarquées tels les mangonneaux (*manjanīqāt*) n'étaient sans doute pas entreposés ni même fabriqués dans l'arsenal lui-même, mais dans des sites séparés. Tous ces équipements se trouvaient dans des ateliers spéciaux localisés près des palais califaux ou, sous le vizir al-Afḍal, dans son palais au sud de Fustât. Les textes sont explicites, après la mort du puissant vizir en 1121, d'innombrables richesses furent récupérées dans ce palais et notamment des agrès des navires. Le motif du stockage dans le bâtiment de ces éléments indispensables à la flotte n'est pas donné. Cette concentration peut s'expliquer pour des raisons pratiques, les chantiers étaient plus près du palais du vizir que de celui du calife, mais cette raison n'est, selon nous, pas essentielle. De la part de celui qui avait fait transférer à Fustât tous les grands *dīwān*, il s'agissait de priver le calife de la possibilité de faire armer la flotte sans l'assentiment de son vizir, le véritable homme fort du pays. Cela constituait un autre signe attestant que le contrôle de la flotte et des éléments d'équipement, ici les agrès, qui permettaient de lancer des navires de guerre, était étroitement associé à la personne qui possédait l'autorité véritable²¹². Dans tous les cas, ces

209 Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 139-141. p. 94.

210 Selon Ibn Muyassar, sous al-Afḍal, les revenus annuels des Fatimides en blé s'élevaient environ à un million d'*irdabb*. Cf. Ibn Muyassar, *Muntaqā*, p. 84. Maqrīzī, *Itti'āz*, III, p. 72.

211 Ibn al-Ma'mūn, *Akhbār Miṣr*, p. 95. Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 139-141.

212 Ibn Muyassar, *Muntaqā*, p. 79-83.

opérations prenaient un temps important. Il est possible que les divers équipements de la flotte, notamment les mangonneaux, peu pratiques à transporter, étaient installés sur les navires non pas à Fustât même, mais à al-Maqs. Il est en effet peu probable que ces machines de guerre aient été transportées sur plusieurs kilomètres à travers des rues populeuses de Fustât alors que les navires s'approchaient des ateliers ou étaient fabriqués ces équipements lorsqu'ils venaient à al-Maqs chercher les provisions pour la flotte. Cela signifiait que les navires étaient d'abord partiellement équipés sur le site même de leur fabrication à Fustât ou dans l'île de Rawḍa et qu'ensuite ils effectuaient un ou plusieurs allers-retours entre le chantier naval et le site d'al-Maqs pour charger les provisions et peut-être les armements, puis ils revenaient à Fustât pour finir les préparatifs et attendre que le calife leur donne enfin l'ordre d'avancer jusqu'à lui pour procéder à la procession et aux joutes fictives.

Les bâtiments effectuaient donc au moins un aller-retour entre leur lieu de construction et le site de chargement des grains pour prendre les provisions. Les textes ne précisent pas si la séparation entre le lieu de construction de la flotte et celui de certains de ses équipements date de l'origine de la dynastie ou si cela fut une décision plus tardive. Le *munākh al-Sa'īd* ne semble pas avoir été à l'origine un atelier de fabrication des équipements de la flotte, mais, comme son nom l'indique, une station d'arrêt (*munākh*) pour les caravanes de chameaux. Comme nous le verrons dans le chapitre consacré aux arsenaux, la période des croisades pourrait correspondre à cette nouvelle affectation du site alors que l'activité navale s'intensifiait. En dépit des doutes sur certains aspects de l'organisation et des détails pratiques des préparatifs qui précédaient une opération navale, il est aisé de comprendre que ces dispositions étaient particulièrement longues et s'avéraient peu propices à la réalisation d'une action urgente. Le temps des préparatifs matériels achevés, la flotte ne pouvait pas prendre la mer pour autant. Il restait aux navires et aux marins à franchir une dernière étape, ou plutôt un dernier rite qui relevait des préparatifs certes symboliques, mais essentiels pour la dynastie. Surtout cantonnée à des opérations de transfert de troupes de l'Ifrīqiyya vers la Sicile ou ailleurs, une fois en Égypte, la flotte fatimide se vit confier une plus grande variété de missions. La première d'entre elles était avant tout idéologique. Plus sans doute que n'importe quelle autre force armée au service de la dynastie, la marine fatimide joua un rôle de représentation de la puissance califale. Une fois en pleine mer, il n'y avait guère de spectateurs pour attester de la puissance de la flotte et, à travers elle, du calife et de la dynastie. Il fallait donc organiser un spectacle naval visible par tous et qui montrait clairement la puissance navale et donc califale. Ainsi, les califes se firent construire des pavillons de plaisance à l'ouest du Caire dans la zone d'al-Maqs. Ils s'y rendaient pour assister aux

départs des flottes en expédition selon un cérémonial codifié et une mise en scène unique²¹³.

Peu de temps avant le départ en expédition, les préparatifs achevés, le calife et le vizir chevauchaient jusqu'au pavillon d'al-Maqs. Ils s'installaient chacun à leur place en haut du pavillon avec des responsables de plusieurs grands ministères, dont le chef (*ṣāhib*) du *dīwān al-jaysh*. Le calife conviait alors la flotte qui, depuis Fustât, venait donc se présenter à proximité du pavillon. Concrètement, l'auteur n'indique pas comment se faisait cet appel, mais l'existence d'un système sonore ou visuel pour signifier à la flotte d'avancer jusqu'au calife doit s'envisager. Sur le plan d'eau qui s'offrait à la vue du calife et de tous les spectateurs, sans doute nombreux pour assister aux joutes navales, les navires équipés en guerre se livraient alors à une parade navale qui consistait, pour les rameurs, à reproduire les mouvements et les à-coups du combat naval en accélérant la cadence ou en la ralentissant. La démonstration achevée, le commandant de la flotte (*muqaddam al-uṣṭū*) ainsi que le capitaine en chef (*raʿīs al-uṣṭūl*), comprenons l'amiral, rejoignaient le souverain au sommet du pavillon pour recevoir la bénédiction d'usage. Cette *baraka* califale réaffirmait au grand jour le lien entre le calife et Sa marine. Il apparaissait alors aux yeux de tous comme le grand maître de la flotte qui s'animait « entre ses mains ». Ce n'est qu'une fois cette ultime phase accomplie que les navires pouvaient vraiment partir en mission²¹⁴.

Les préparatifs accomplis, le peuple de Fustât rasséréiné par les manœuvres hardies des marins et persuadé de l'issue forcément favorable des engagements à venir, il restait toutefois aux vaisseaux à prendre la mer pour passer à l'action.

1.4.2 La flotte en action

1.4.2.1 *Transport des troupes*

La principale mission de la flotte fatimide, ou en tout cas celle qui est le plus fréquemment évoquée dans les textes consistait avant tout à transporter les troupes d'un point à un autre pour convoier des renforts ou effectuer des raids. En Ifrīqiyya, les navires transportaient des soldats de Mahdia en Sicile et, de là, vers des cibles d'Italie du Sud. Les bateaux fatimides étaient donc essentiellement des navires de transport de troupes auxquelles avait été assigné un objectif principal : faire grand butin possible et capturer foule de prisonniers, avant de rembarquer. Avec l'installation des Fatimides en Égypte, le transport entre

213 Nous allons tenter d'expliquer la signification de cette *scénarisation* du départ des flottes de combat dans le chapitre 6 : « La mer, la flotte et les califes : les enjeux idéologiques de la puissance navale fatimide ».

214 Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 97-98.

Fustât, base navale principale, et les divers ports de la côte syro-palestinienne demeura la mission première des navires fatimides. La donne géographique avait toutefois nettement changé et cela contribua à modifier le type de transport qui était effectué par la flotte.

À partir de 969, les missions qu'effectuaient les navires fatimides contre l'Italie ou toute autre cible cessèrent. Les Fatimides n'avaient pas véritablement l'intention d'attaquer Byzance sur ses terres ni de lui reprendre Chypre ou la Crète. Une fois les cités côtières syro-palestiniennes conquises, les Fatimides n'eurent donc presque plus de raisons de tenter les expéditions pour s'emparer d'un butin. D'autre part, lorsqu'il s'agissait de transférer des soldats destinés à effectuer des opérations à l'intérieur de la Syrie, il n'était plus nécessaire de transporter l'intégralité des troupes fatimides par mer. Assez souvent, une partie des hommes passait par la terre tandis que la flotte suivait avec des vivres et les équipements nécessaires à l'opération militaire ainsi que quelques renforts. Ainsi, en 996, l'escadre incendiée puis reconstruite devait accompagner al-'Azīz déjà parti avec les hommes. La flotte, qui avait constitué le vecteur principal de la menace fatimide sur les territoires ennemis, servait désormais au soutien logistique. S'il arrivait encore à la marine de convoier des troupes, il s'agissait d'assez peu d'hommes, le plus souvent des garnisons destinées aux villes portuaires²¹⁵. Cette situation, qui dura l'essentiel du XI^e siècle, pourrait aussi contribuer à expliquer la disparition progressive des allusions à la marine fatimide.

Les croisades provoquèrent évidemment une modification des opérations navales fatimides. Le transport de troupes de renfort et de matériel se poursuivit avec toutefois un changement. De plus en plus d'hommes durent prendre place à bord des navires à mesure que les Francs occupaient le terrain et barraient la route aux troupes terrestres, surtout après la perte d'Ascalon en 1153. Jusqu'à cette date, les troupes fatimides se servaient de cette cité puissamment fortifiée comme d'une base avancée de leurs raids terrestres vers les possessions franques. La flotte transportait quelques hommes et surtout le matériel indispensable aux opérations de siège. L'action conjuguée des troupes terrestres et de la marine constituait une double menace qui, bien menée, pouvait s'avérer d'une redoutable efficacité. Ces opérations terrestres et maritimes nécessitaient néanmoins une grande coordination entre les deux forces qui devaient arriver pratiquement au même moment. Il faut bien reconnaître que les Fatimides éprouvèrent quelques difficultés à coordonner efficacement les bateaux et les troupes au sol. Ces dernières, bloquées ou ralenties par la

215 Ibn Sa'īd, *Maghrib*, éd. Z.M. Ḥasan, p. 69. Musabbiḥī, *Akhbār Miṣr*, p. 54. Maqrīzī, *Itti'āz*, II, p. 129, 155.

présence d'armées franques, s'avèrent plus souvent qu'à leur tour incapables d'arriver à temps sur le lieu de rendez-vous. Les navires seuls étaient quant à eux impuissants à mener à bien la mission prévue.

Paradoxalement, la perte d'Ascalon entraîna en quelque sorte la fin de ce type de tentatives souvent vouées à l'échec. Elle rendit à la flotte un rôle plus offensif. Les troupes égyptiennes étaient désormais dans la quasi-impossibilité de progresser par la terre. Depuis Ascalon, les Francs, pouvaient facilement barrer l'avancée ou la retraite d'une armée qui se serait aventurée au-delà de la cité. Il revenait donc de nouveau à la flotte de transporter l'intégralité des forces armées sur les cibles. Cette nouvelle nécessité ne fut peut-être pas pour rien non plus dans l'évolution de l'architecture de certains navires. Après 1150, la flotte fatimide renoua finalement avec le type d'opérations navales qui avait fait sa réputation lorsque la dynastie se trouvait encore en Ifrīqiyya, c'est-à-dire le raid maritime rapide. Ces opérations ne pouvaient pas permettre aux Fatimides de reprendre le contrôle durable des territoires perdus et ce n'était sans doute pas leur objectif. Il s'agissait plutôt de fatiguer l'ennemi, de le harasser afin d'obtenir des concessions de sa part.

1.4.2.2 *L'approvisionnement des villes littorales*

Parmi les différentes missions effectuées par la marine fatimide, se trouvaient non seulement le ravitaillement des garnisons assiégées, mais aussi l'approvisionnement des villes littorales syro-palestiniennes. Cette mission ne fut pas exercée de manière continue tout au long de la période fatimide car cela ne se justifiait pas. En temps normal, les villes littorales du *Shām* pourvoyaient eux-mêmes à leurs besoins, leurs ressources provenaient de leurs arrière-pays respectifs. Lorsque dans les périodes de troubles la relation avec les campagnes environnantes devenait impossible et que la population ne pouvait plus sortir pour effectuer les travaux agricoles, les navires fatimides intervenaient. La période correspondant aux années de révoltes bédouines en Palestine, c'est-à-dire dans les années 1020, donna sans doute lieu aux premières livraisons de vivres par la mer aux populations assiégées. Les croisades marquèrent évidemment un tournant pour ces opérations qui devinrent de plus en plus fréquentes au point qu'en 1137, l'administrateur du Bureau des constructions navales prit même sous son contrôle le service qui s'occupait d'approvisionner les villes littorales et y consacra une partie non négligeable de son budget²¹⁶. Les récits des divers sièges mettent en évidence que les Fatimides tentèrent de subvenir aux besoins de nombre de cités portuaires avec plus ou moins de succès. On se souvient du retard de l'aide apportée à Tripoli et de la flotte fatimide qui déchargea

²¹⁶ Ibn al-Ma'mūn, *Akhbār Miṣr*, p. 71.

finalement les vivres à Tyr et Saïda. Les récits les plus détaillés concernent les deux cités qui résistèrent le plus longtemps à la pression croisée, c'est-à-dire, Tyr et Ascalon. Sous le vizirat d'al-Ma'mūn al-Baṭā'ihī au début des années 1120, Tyr et Ascalon recevaient respectivement chaque année, 70 000 et 50 000 *ir-dabb* de grains par an²¹⁷. Les grains étaient principalement récoltés dans les provinces égyptiennes du delta et entreposés à Fustât ou au Caire dans les greniers califaux²¹⁸. C'est là qu'ils étaient chargés par les capitaines des navires²¹⁹. Peu spectaculaire, une telle mission donnée à la flotte s'avérait néanmoins essentielle à la survie des populations assiégées. Elle permit de maintenir dans le giron fatimide plusieurs villes littorales, notamment Tyr. En 1123, la destruction de la flotte égyptienne scella le sort de la cité. Coupée de tout ravitaillement, accablée par la faim, la population préféra se rendre et les chroniqueurs chrétiens attestent qu'il ne restait pas plus de « cinq boisseaux de froment » dans la cité lorsqu'elle tomba²²⁰. Le rôle de la flotte pour assurer le maintien de la domination fatimide, même théorique, sur une ville comme Tyr met en lumière l'importance que jouait la mer pour les Fatimides. Grâce à elle, un lien même ténu était maintenu avec les villes littorales. Ces dernières constituaient des sites stratégiques tant du point de vue économique qu'idéologique. Elles apparaissaient comme des îlots isolés du pouvoir fatimide dans une mer de plus en plus chrétienne, mais ces îlots pouvaient aussi apparaître comme les points d'appui d'une reconquête à venir et ils ne pouvaient être négligés par les Fatimides qui se présentaient comme des champions du jihad.

1.4.2.3 *Le combat naval*

Le combat naval figure parmi les actions spectaculaires traditionnellement attachées à la marine de guerre. Durant la période envisagée ici, les textes évoquent assez peu les engagements directs des navires fatimides contre des flottes ennemies. Les navires de transport composant la flotte étaient pourtant armés ou accompagnés de bâtiments lanceurs de naphte, mais il s'agissait davantage de se protéger que d'attaquer les adversaires, à moins que le proie fût aisée. Ibn al-Ṭuwayr atteste pourtant que les équipages, en tout cas certains d'entre eux, étaient entraînés au combat naval puisqu'ils reproduisaient devant le calife et les spectateurs des joutes navales. Le bilan des mentions de ce genre d'action durant toute la période fatimide ne permet d'obtenir qu'entre

217 Soit environ 4872 et 3480 tonnes de grains. Maqrīzī, *Muqaffā*, VI, p. 260. Ashtor, « Le coût de la vie dans l'Égypte médiévale », p. 57.

218 Ibn Muyassar, *Muntaqā*, p. 84. Maqrīzī, *Itti'āz*, III, p. 72.

219 Ibn al-Ma'mūn, *Akhbār Miṣr*, p. 95. Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 138-139.

220 Guillaume de Tyr, *Histoire*, II, p. 278.

dix et quinze références à des batailles navales. Cela reflète sans doute une option tactique adoptée par les Fatimides, mais elle ne leur était pas propre. Dans les divers manuels navals rédigés par les Byzantins et peu à peu traduits en arabe, le combat en mer n'apparaissait pas comme une option très prisée. Son résultat était jugé trop aléatoire, coûteux en matériel et surtout en marins expérimentés²²¹. Les textes ne relatent quasiment jamais de grandes batailles navales entre la marine byzantine et la flotte égyptienne après l'installation des califes au Caire car aucune des deux puissances ne souhaitait en arriver là. Le sort d'une bataille se jouait à terre et non en mer. Fatimides comme Byzantins considéraient donc inutile d'engager des escadres les unes contre les autres. Il valait mieux faire débarquer les hommes qu'elles transportaient afin qu'ils s'affrontent sur la terre ferme. En dépit des parades navales sur le Nil, les marins et les amiraux fatimides n'étaient donc peut-être pas si aguerris que cela au véritable combat naval contre des ennemis décidés car ils manquaient simplement de pratique. Lorsqu'en 1123, la flotte vénitienne n'hésita pas à engager le combat contre les navires égyptiens, ces derniers, bien qu'exercés aux manœuvres d'abordage et équipés pour la guerre navale, furent surpris et ne purent s'organiser pour résister aux coups de boutoir des Vénitiens. Il est vrai que la flotte ennemie comportait de très nombreux bâtiments et les marins égyptiens éprouvèrent peut-être des difficultés à s'organiser contre des adversaires non seulement nombreux, mais dont le comportement en mer, apparemment beaucoup plus agressif, ne ressemblait apparemment pas à celui des Byzantins auxquels les Égyptiens étaient habitués.

Ainsi, durant l'essentiel de la période la flotte fatimide servit avant tout comme soutien logistique des troupes terrestres plus qu'une force offensive. Elle ne retrouva un rôle offensif semblable à celui qu'elle avait eu en Ifrīqiyya qu'à partir de la reprise des raids fatimides dans les années 1150 et 1160. Si les navires de guerre participaient du pouvoir fatimide et contribuèrent à la mise en place et au maintien d'un ordre fatimide sur une partie de la Palestine et de la Syrie, il faut bien avouer que les actions navales entreprises durant la majeure partie de la période envisagée ici n'avaient rien d'exceptionnel. Ainsi, la réputation navale dont bénéficia la dynastie repose surtout sur deux courtes périodes qui, en termes d'activités, se ressemblent assez. Dans tous les cas, le maintien d'une activité navale reposait non seulement sur la construction de navires, mais peut-être plus encore sur la présence à leur bord des hommes qui manœuvraient leurs voiles et tiraient sur les avirons.

221 Christides, « Naval engagement of Dhāt aṣ-Ṣawārī », p. 1336-1337. Pryor, *Geography*, p. 128.

2 Des hommes sur le pont : recrutement et composition des équipages fatimides

En dépit de l'importance de la marine fatimide, l'histoire des hommes qui servaient sur les ponts des différents navires reste largement dans l'ombre²²². Durant son existence, la dynastie ne s'appuya que très peu sur les populations sunnites locales pourtant majoritaires en Ifrīqiyya comme en Égypte. Elle chercha ses fidèles auprès des minorités chrétiennes et juives ou chez ses multiples esclaves et affranchis. Cette pratique, les divergences religieuses et la pression fiscale fatimide suscitèrent parfois des frustrations qui purent prendre la forme de révoltes populaires plus ou moins violentes et difficiles à maîtriser²²³. Dans ce contexte de relative hostilité, le problème du recrutement des soldats nécessaires à la réalisation des objectifs politiques fatimides se posait avec plus ou moins d'acuité et il a donné lieu à plusieurs travaux²²⁴. Les Fatimides ont largement fait appel aux mercenaires ou aux esclaves. Si la marine n'échappait pas aux questions liées à l'armée fatimide, le recrutement des marins et leur formation obéissaient à des règles spécifiques. De la qualité des équipages dépendait la vie des troupes transportées et donc le succès des entreprises fatimides. Il semblait donc intéressant de comprendre comment les Fatimides réussirent à mettre sur pied une organisation navale capable de trouver des hommes pour équiper les navires, mais aussi de savoir qui étaient ces hommes auxquels une partie du sort de la dynastie fut finalement confiée.

Les marins n'ont que très marginalement retenu l'attention des auteurs arabes. Les textes des géographes et des chroniqueurs fournissent, pour les uns, des renseignements très généraux sur la vie des populations littorales et, pour les autres, des informations relatives aux chefs des expéditions navales. D'autre part, certains documents s'appuient sur les archives de l'administration fatimide. La qualité des renseignements s'améliore alors sensiblement. Une troisième catégorie de documents n'offre des informations que pour la période maghrébine de la dynastie (909-969). Il s'agit de recueils de vies de saints sunnites qui, à l'occasion, évoquent des faits qui ont à voir avec les marins. La

222 Nous considérons ici le terme équipage au sens large : tous les hommes qui servaient à bord d'un navire de guerre depuis les rameurs jusqu'au capitaine en passant par les marins et les soldats chargés de la protection du navire.

223 Halm, *Empire*, p. 239-247. Bianquis, « La prise de pouvoir par les Fatimides en Égypte », p. 68-70. Ashtor, « Républiques urbaines dans le Proche-Orient à l'époque des Croisades », p. 117-128. Gil, *Palestine*, p. 358, 366-370, 418-420.

224 Beshir, « The Fatimid military organisation », p. 37-53. Lev, « The Fatimid army », p. 165-192. Lev, « Army, regime and society in Fatimid Egypt (968-1094) » p. 337-365. Lev, « Regime, Army and Society in Medieval Egypt, 9th-12th Centuries », p. 115-152.

nature même de ces sources invite cependant à les utiliser avec la plus grande prudence. Enfin, les lettres de la Geniza du Caire sont d'un grand secours quant à la vie littorale et navale de la période fatimide.

La dispersion des sources et leur aridité au vu du thème envisagé ici expliquent largement que les recherches modernes concernant la marine fatimide ne portent que sur les opérations navales et quasiment pas sur les équipages. La question de l'origine des marins n'a jamais été réellement abordée malgré les divers travaux traitant des marines musulmanes et de la marine fatimide en particulier. Les ouvrages de Aly M. Fahmy ont, en leur temps, mis en évidence que les conquérants arabes s'étaient largement appuyés sur les populations locales égyptiennes pour construire et armer des flottes, mais la marine fatimide n'est pour ainsi dire pas étudiée²²⁵. Néanmoins, à l'instar des recherches de Christophe Picard sur la navigation musulmane dans l'océan Atlantique, une analyse plus fine des textes et surtout du vocabulaire employé permet d'établir des hypothèses de travail susceptibles d'éclairer d'un jour nouveau le problème du recrutement des marins et de leur rôle²²⁶. Si cette étude est rendue difficile par la divergence de vocable qui existait d'une aire géographique et d'une période à l'autre, le problème peut parfois être surmonté, offrant ainsi des informations assez nouvelles sur ces hommes qui se trouvaient sur les ponts des vaisseaux fatimides.

Ainsi, en gardant à l'esprit les changements de stratégie dans l'utilisation de la flotte et les multiples problèmes rencontrés par les Fatimides jusqu'à leur élimination en 1171, les sources permettent de mieux appréhender le recrutement des marins ou encore leurs origines ethniques et leur organisation. En outre, à quelques occasions, la composition des troupes affectées à telle ou telle opération navale fait l'objet d'une mention particulière et permet d'établir une comparaison avec ce que l'on sait de la composition des troupes fatimides en général.

2.1 *Recruter les marins*

Les difficultés rencontrées par les amirautés britannique et française au XVII^e et XVIII^e siècle le montrent, pour tout gouvernement, recruter des marins expérimentés a toujours posé problème²²⁷. La perte d'une flotte apparaissait comme catastrophique non pas tant parce que les navires étaient détruits,

225 Fahmy, *Muslim Naval Organisation*, p. 106-107.

226 Picard, *L'océan Atlantique musulman*, p. 323-336. Picard, *La Mer et les musulmans*, p. 121-136.

227 Sur ces difficultés voir par exemple l'ouvrage de Alain Cabantous, *Dix mille marins face à l'océan*, p. 413-421.

le bois ou les navires pouvaient se racheter assez facilement, ni même parce cela signifiait la mort d'êtres humains, mais parce que cela impliquait surtout la disparition d'individus expérimentés dans le maniement des navires. Les métiers de la mer n'ont que peu attiré les populations, fussent-elles littorales. Le risque de périr loin des siens et sans sépulture était bien trop grand. Lors de l'installation de la dynastie en Ifrīqiyya en 909, la région avait connu deux siècles d'opérations navales musulmanes. Celles-ci avaient culminé sous les émirs aghlabides. Durant cette période, une société maritime ifriqiyenne avec des savoirs et une tradition navale avait eu le temps de se mettre en place.

Ainsi, après 909, les Fatimides, comme certainement les Aghlabides avant eux, se tournèrent vers des populations qui possédaient des aptitudes en la matière, aptitudes qu'elles avaient démontrées depuis le VIII^e siècle à travers des actions de piraterie exercées depuis la région d'Alger ou, plus à l'ouest, de Nakur²²⁸. Les populations littorales d'Ifrīqiyya, qui était la zone la mieux contrôlée par le pouvoir central basé à Mahdia ou à Kairouan, convenaient le mieux aux besoins. Les sources indiquent que la population ifriqiyenne se composait d'Arabes arrivés lors de la conquête et de Berbères. Cependant, les textes mentionnent aussi la présence de chrétiens apparentés aux Byzantins (*Rūm*), derniers témoins de la présence byzantine en Afrique du Nord, à Kairouan, Sousse, Barqa et d'autres non arabes, qualifiés de *'ajam*²²⁹. Le terme désigne les populations d'origine inconnue, mais il pourrait se rapporter aux descendants des mille familles coptes déportées d'Égypte en 698 pour travailler dans le nouvel arsenal de Tunis²³⁰. Les *Rūms* étaient relativement nombreux dans l'armée fatimide en Ifrīqiyya et en Égypte²³¹. Les populations chrétiennes se trouvaient surtout sur les côtes d'Ifrīqiyya. Le nord de la région, la péninsule du cap Bon notamment, paraît avoir constitué un foyer important du recrutement des marins des flottes fatimides. Dans son recueil de vies de pieux sunnites, Abū Bakr al-Mālikī (m. 2^{de} moitié du XI^e siècle) indique de manière indirecte que les régions de Sātfura ou encore de Tunis étaient des centres de recrutement dès le premier calife al-Mahdī (r. 909-934)²³². Le géographe al-Bakrī décrit les nombreux mouillages et ports qui se trouvaient sur cette côte. Il évoque

228 Marçais, « Les villes de la côte algérienne et la piraterie », p. 118-142. Talbi, *L'émirat aghlabide*, I, p. 391-392, 431-432.

229 Le vocable *'ajam* sert à désigner les non-Arabes et notamment les Persans, mais il peut aussi s'agir d'autres chrétiens que les *Rūms*, peut-être des Coptes. Cf. Ya'qūbī, *Buldān*, p. 350-351, tr. p. 213-215. Lane, *Arabic Lexicon*, v, p. 1967.

230 Sebag, « Les expéditions maritimes arabes du VIII^e siècle », p. 73-82. Talbi, *L'émirat aghlabide*, II, p. 386-537. Talbi, « Le christianisme maghrébin », p. 313-351.

231 Idrīs, *Uyūn*, v, p. 114. Bacharach, « African Military Slaves », p. 477-478.

232 Mālikī, *Riyāḍ*, II, p. 381.

notamment la pêche qui se pratiquait à partir de ces sites ainsi que la piraterie, particulièrement depuis le port de Bône²³³. Son récit témoigne de l'existence de populations possédant une connaissance de la mer et qui pouvaient donc être recrutées pour servir dans des flottes officielles. Cependant, la révolte berbère anti fatimide menée par Abū Yazīd entre 944 et 946 eut de graves conséquences pour la région. Les populations du cap Bon furent souvent prises pour cibles et les sources se font l'écho des nombreux massacres qui s'y déroulèrent²³⁴. Les troubles contribuèrent certainement à vider la zone d'une partie de ses habitants car le géographe Ibn Ḥawqal, de passage dans la contrée vers 950, la décrit comme quasiment dépeuplée. Il confirme pourtant la réputation de courage et d'endurance « sur terre comme sur mer » des hommes de la région maritime de Salfura comprenant les villes de Anbaluna, Bizerte et Mitija²³⁵. La présence de sergents recruteurs dans la zone dès les années 950 est certainement le signe du retour des populations²³⁶. Cependant, tant les conséquences démographiques de la révolte d'Abū Yazīd que les multiples campagnes de recrutement poussèrent sans doute les recruteurs à chercher des hommes ailleurs. En 976, 'Abd Allāh b. Muḥammad al-Kātib, gouverneur d'Ifrīqiyya pour le compte des Fatimides, se rendit à Mahdia. Il ordonna que l'on s'emparât des marins (*bahriyyīn*) qui se trouvaient dans les environs ainsi que de tous ceux qui étaient à Kairouan et ailleurs²³⁷. Ces hommes devaient équiper une flotte chargée d'aider les Fatimides alors en difficulté en Orient²³⁸. L'auteur précise que les hommes, apeurés, se terraient chez eux de crainte d'être raflés pour la flotte. Le souvenir des marins partis avec l'escadre fatimide vers 969-970 et, surtout, de ceux partis en 973 et à jamais perdus en mer suscitait certainement peu de vocations chez les Ifrīqiyyens qui ne passaient pas pour de fervents soutiens de la cause ismaélienne. Si la présence de marins à Mahdia s'explique aisément, comment concevoir l'existence de ceux-ci à Kairouan, à plus de cinquante kilomètres des côtes ?

L'étude du vocabulaire utilisé dans la suite du récit permet d'établir quelques hypothèses. Pour cela, il est nécessaire de reprendre le passage d'Ibn 'Idhārī. Il signale que faute de vent, la flotte s'immobilisa et tous ceux qui se trouvaient à bord se rapprochèrent de la terre, pillèrent ce qui se trouvait sur les navires

233 Bakrī, *Masālik*, II, p. 718.

234 Idrīs, *Uyūn*, v, p. 197-258. Ibn Ḥammād, *Rois 'Obaidites*, p. 20-39. Dachraoui, *Califat*, p. 165-182. Halm, *Empire*, p. 298-314.

235 Ibn Ḥawqal, *Ṣūrat al-arḍ*, éd. p. 75, tr. I, p. 70.

236 Jawdhārī, *Sīrat Jawdhar*, éd. p. 139-140, tr. p. 134-135.

237 Ibn 'Idhārī, *Bayān*, I, p. 229-230.

238 Ibn al-Dawādārī, *Kanz*, VI, p. 143. Anṭākī, *Histoire*, XXIII, p. 351-352. Ibn Sinān, Ibn al-'Adīm, *Qarāmiṭa*, p. 59.

et s'enfuirent²³⁹. Dans son récit, Ibn 'Idhārī utilise les termes de *nawātīyya* et *baḥrīyya* côte à côte. Ces mots, traditionnellement considérés comme synonymes et supposés employés l'un pour l'autre avec le sens de marins ou de matelots, sont ici utilisés pour désigner tous les membres d'équipages prenant la fuite²⁴⁰. Il semble évident que les deux mots désignaient des réalités différentes et ne peuvent être considérés comme ayant la même valeur. L'étude du contexte et la comparaison avec d'autres auteurs connus qui vivaient entre 950 à 1050 environ permettent d'affiner la signification de ces deux termes. Tant le chambellan Jawdhar, que Abū al-Qāsim al-Labīdī (m. 1048), ou encore Abū Bakr Al-Mālikī et Ibn 'Idhārī emploient le terme de *baḥrīyya* associé au verbe ou à l'adverbe formé à partir de la racine ḥ-sh-d, dont le sens signifie regrouper ou recruter par la contrainte²⁴¹. À l'inverse, le vocable de *nawātīyya* n'apparaît que peut au regard de celui de *baḥrīyya*, mais il n'est jamais utilisé dans un contexte de recrutement forcé. Il est donc possible de penser que dans la marine fatimide du x^e siècle et sans doute au-delà, les hommes qualifiés de *nawātīyya* constituaient le corps ou le noyau de marins professionnels qualifiés et employés à temps plein dans la marine officielle²⁴². Cette hypothèse semble confirmée par les lettres de la Geniza qui, lorsqu'elles signalent les matelots des navires de commerce, notamment les paiements de primes ou de salaires par les marchands, évoquent le terme de *nawātīyya* (אלנואתיא)²⁴³.

Les *nawātīyya* devaient sans doute être chargés des manœuvres les plus techniques, à la voile ou à la rame, celles qui nécessitaient la meilleure formation. Ils assuraient peut-être aussi l'encadrement des autres hommes du bord. Ibn al-Ṭuwayr semble confirmer l'existence de ce système à l'époque égyptienne

239 Ibn 'Idhārī utilise fréquemment l'historien Ibn al-Raḳīq al-Qayrawānī (m. ap. 1027) considéré par Ibn Khaldūn comme le meilleur spécialiste de l'histoire de l'Ifriqiya. Cf. Talbi, « Ibn al-Raḳīq », p. 902.

240 [...] *haraba jamī' man fī-hā min al-nawātīyya wa al-baḥrīyya*. Cf. Ibn 'Idhārī, *Bayān*, I, p. 229-230.

241 Ibn 'Idhārī, *Bayān*, I, p. 229-230. Jawdharī, *Sīrat*, éd. p. 139-140, tr. p. 134-135. Mālikī, *Riyāḍ*, II, p. 381. Labīdī, *Manāqib*, éd. p. 51, tr. p. 240.

242 L'historien d'Al-Andalus Ibn Ḥayyān utilise les deux mots dans la même phrase à propos de la flotte d'Abd al-Raḥmān III : *al-baḥrīyyūn wa-l-nawātīyya*. Cf. Ibn Ḥayyān, *Muqtabis*, p. 87.

243 Bodl. MS Heb. d.65, f. 18, recto, l. 8, éd. Goitein, « Jewish trade in the Mediterranean », p. 180. ENA 3026, f. 13, verso, l. 9 ; TS 10 J 30, f. 15, recto, l. 14, éd. Princeton Geniza Project. ULC Or 1080, J 17, recto, l. 11, éd. Gil, *Eretz Yisra'el*, III, doc. 506, p. 264. ENA 3616, f. 9, l. 6, éd. Gil, *Eretz Yisra'el*, II, doc. 292, p. 518-520. NA NS 22, 1, verso, l. 8, éd. Gil, *Malkhūt*, III, doc. 547, p. 821-825. TS 8 J 25, f. 11, l. 16, éd. Gil, *Malkhūt*, III, doc. 375, p. 260-262. TS 12 366, recto, l. 9, éd. Gil, *Malkhūt*, II, doc. 251, p. 741. TS Ar. 42. 158, recto, l. 7, éd. Stern, « Three Petitions of the Fatimid Period », p. 174.

de la dynastie. Sous sa plume, les *nawātiyya* se font rameurs²⁴⁴. Mais le texte permet de penser qu'ils servaient sur des navires qui demandaient une habileté qui ne pouvait être obtenue que par des exercices réguliers, des manœuvres répétées, lesquelles ne pouvaient être pratiquées que par des hommes disposant du temps et des embarcations spécifiques, en un mot des professionnels. Maqrīzī évoque à deux reprises les *nawātiyya*. Il les associe à chaque fois à ceux qui semblent être des lanceurs de naphte dont on sait qu'en Égypte ils servaient sur des galères de combat²⁴⁵. Ces embarcations et leurs équipages participaient aux parades et aux joutes organisées sur le Nil²⁴⁶. De telles représentations, réalisées devant le calife, les dignitaires du régime et la foule n'étaient envisageables que si les équipages étaient aguerris et donc formés pour cela. Il ne pouvait y avoir d'improvisation ou de ratés. Les *bahriyya*, quant à eux, même s'ils étaient sans doute prioritairement recrutés dans les régions côtières pour des raisons d'efficacité, ils se voyaient surtout utilisés pour leur force musculaire. Surtout, ils n'étaient engagés que de manière temporaire, pour le temps de l'expédition, et ne servaient certainement que dans les navires ne nécessitant pas une habileté particulière. Ils retournaient ensuite à la vie civile s'ils n'avaient pas péri en mer évidemment. Cette différence dans la spécialisation, le rôle à bord et le temps d'engagement expliquerait ainsi qu'en 976, des marins (*bahriyya*) furent recrutés dans toutes les localités et notamment à Kairouan, à cinquante kilomètres de la mer.

En dépit de leurs lacunes, les textes semblent s'accorder sur un système de recrutement qui fut utilisé tant en Ifrīqiyya qu'en Égypte. Il s'agit de la conscription forcée encore appelée « la presse ». En Ifrīqiyya, dès le calife al-Mahdī, des campagnes de recrutement furent organisées. Les sources, notamment celles écrites par des auteurs prosunnites, signalent des sergents recruteurs dans la région de Tunis. Ces mêmes sources insistent sur le caractère violent des campagnes de recrutement dans la zone du cap Bon sous les califes al-Manṣūr et al-Mu'izz. La brutalité des sergents recruteurs est confirmée par une lettre du chambellan Jawdhar adressée à al-Mu'izz. Jawdhar critique le comportement d'un sergent qui terrorisait les populations du cap Bon et il obtient l'intervention du calife en leur faveur. Une fois recrutés, les hommes étaient conduits, parfois enchaînés, à Mahdia où ils étaient inscrits sur un rôle qui servait notamment à établir leur salaire²⁴⁷. En Égypte, la presse dut sans doute exister,

244 Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 96. Maqrīzī, *Itti'āz*, II, p. 109.

245 Maqrīzī, *Itti'āz*, II, p. 294. Ibn Mammātī, *Qawānīn*, p. 340. Fahmy, *Muslim Naval Organisation*, p. 150-151.

246 Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 96.

247 Mālikī, *Riyāḍ*, II, p. 381. Labīdī, *Manāqib*, éd. p. 51, tr. p. 240. Jawdharī, *Sīrat Jawdhar*, éd. p. 139-140, tr. p. 134-135.

mais il est difficile d'en trouver des traces. Dans un extrait ambigu relatif aux arsenaux de Fustât, à la construction navale, et au milieu de quelques allusions aux Fatimides, Maqrīzī cite un passage tiré du récit du voyageur Ibn Sa'īd. De passage à Égypte au milieu du XIII^e siècle, ce dernier décrit un système de recrutement forcé appliqué sur le territoire égyptien pour trouver des marins. Ibn Sa'īd indique que la population locale n'était pas recrutée pour la flotte car leur absence d'aptitude à la navigation était notoire. Aussi précise-t-il que les Maghrébins (*maghāribā*) constituaient les cibles privilégiées des recruteurs car ils étaient considérés comme de bons marins. Ces hommes pouvaient échapper au service forcé en s'acquittant de l'aumône légale (*zakāt*). Ceux qui ne pouvaient payer, les plus pauvres, étaient jetés en prison jusqu'au moment de l'ouverture de la mer à la navigation²⁴⁸. Cet épisode, que Maqrīzī semble attribuer à la période fatimide n'est pas daté par Ibn Sa'īd qui semble au contraire en faire un récit de son temps. Ainsi, il y a de fortes chances pour que le système de recrutement décrit par le voyageur corresponde à la période ayyoubide. À cette époque, au Maghreb, la marine almohade était particulièrement efficace en Méditerranée occidentale alors que la marine égyptienne connaissait un net déclin²⁴⁹. Ainsi, il faut davantage voir dans le vocable de *maghāribā*, d'infortunés compatriotes des marins almohades que des descendants des Berbères Kutāma qui étaient généralement ceux qui étaient qualifiés de « Maghrébins » par les sources relatives à la présence fatimide sur le sol égyptien. Dans tous les cas, en Égypte, les références à la presse sont presque absentes. Un tel système de recrutement s'accorde mal avec l'efficacité accrue de la flotte fatimide notamment à partir du règne d'al-Manṣūr et surtout de son fils. La Sicile fut reprise en main par le nouveau gouverneur al-Ḥasan b. 'Alī al-Kalbī²⁵⁰. Dans les années 950, une flotte permanente était basée à Palerme, principale base navale fatimide hors de l'Ifrīqiyya, car al-Mu'izz ordonna au gouverneur de Sicile de tenir la marine en alerte permanente²⁵¹. Des nageurs de combat sont même mentionnés dans les textes²⁵². Comment penser que des hommes recrutés par la contrainte, éloignés de leurs familles, aient pu avoir la motivation nécessaire pour faire remporter à la flotte tant de batailles

248 Maqrīzī, *Khiṭaṭ*, II, p. 231, 312-313. Un système similaire est décrit pour le VII^e siècle en Égypte. Ceux qui ne voulaient pas aller dans la marine devaient payer une compensation financière. Cf. Fahmy, *Muslim Naval Organisation*, p. 101.

249 Ehrenkreutz, « The place of Saladin in the naval history », p. 100-116. Picard, *La mer et les musulmans*, p. 75-96.

250 Dachraoui, *Califat*, p. 214-217, 241-244.

251 Dachraoui, *Califat*, p. 224.

252 Abū al-Fida, *Mukkhtasar*, éd. Amari, *Biblioteca Arabo Sicula*, p. 408. Nuwayrī, *Nihāyat*, éd. Amari, *Biblioteca Arabo Sicula*, p. 438-441.

décisives après 950 ? En Égypte, le problème se posait en des termes assez similaires. Il faut selon nous envisager l'hypothèse d'une marine professionnelle dans laquelle le recrutement par la contrainte ne serait qu'une exception.

2.1.1 Vers une professionnalisation des équipages

L'explication des succès navals fatimides tant en Ifrīqiyya qu'en Égypte est peut-être à chercher dans la mise en place d'une marine professionnelle avec des effectifs plus nombreux et mieux formés. Lors de son voyage à Palerme vers 970, Ibn Ḥawqal signale par exemple que le port se trouvait dans le quartier des Slaves (*ḥārat al-ṣaqāliba*) (cf. figure 16)²⁵³. Peut-être doit-on y voir un lien avec le rôle des Slaves dans la marine fatimide. Les Slaves, esclaves ou affranchis, jouèrent un grand rôle au sein de la dynastie fatimide²⁵⁴. Tous les postes clés, de général à chambellan, furent confiés à un moment ou un autre à un Slave. Certains d'entre eux avaient auparavant servi les émirs aghlabides chassés par les Fatimides en 909, d'autres étaient soit achetés aux Européens, notamment aux Vénitiens qui se les procuraient sur les côtes dalmates, soit raziés directement par les musulmans eux-mêmes²⁵⁵. Enfin, des Slaves étaient capturés sur les navires byzantins à bord desquels ils servaient en grand nombre. Tant leurs origines géographiques que leur rôle à bord des navires ennemis et leurs statuts d'esclaves ou d'affranchis laissent penser qu'ils purent constituer un corps de marins professionnels dès le calife al-Manṣūr.

En Égypte, où la marine fatimide compta de plus en plus d'embarcations les besoins en marins furent importants. Leurs origines n'apparaissent jamais clairement et les rares indications relativement précises sont sans doute valables pour le XI^e siècle seulement. À partir de leur installation sur les berges du Nil et sur les littoraux syro-palestiniens, les Fatimides disposèrent d'une bande littorale plus étendue et de villes portuaires actives. Autant de zones qui constituaient des foyers de recrutement potentiels pour la marine de guerre. Toutefois, aucun texte ne mentionne de campagnes de recrutement sur les littoraux syro-palestiniens. En Égypte, si l'on reprend la chronologie des opérations navales, entre 993 et 998, les flottes fatimides furent actives contre les Byzantins ou pour reprendre les villes maritimes de Syrie alors en pleine révolte. Cependant, par quatre fois les escadres fatimides connurent la défaite ou alors sombrèrent à cause du mauvais temps. Cette malchance eut pour conséquence la disparition de nombreux équipages et cela explique peut-être

253 Ibn Ḥawqal, *Ṣūrat al-arḍ*, éd. p. 119, tr. I, p. 118.

254 Hrbek, « Die Slawen im Dienste der Fatimiden », p. 543-581. Un quartier réservé aux Slaves fut également construit au Caire. Cf. Sayyid, *Reconstitution topographique*, p. 77-79.

255 Nu'mān, *Iftitāh*, p. 207, 257. Ibn 'Idhārī, *Bayān*, I, p. 123, 127.

que les textes mentionnent la présence de groupes d'esclaves (*jamā'āt min al-'abīd*) dans ces navires lors de l'expédition de 998. La période correspond aussi à des réformes militaires qui eurent pour effet un afflux important d'esclaves africains, turcs, et de Daylamites²⁵⁶. Le terme *'abīd* est très ambigu, mais en Égypte il servait traditionnellement à désigner les esclaves noirs originaires du Soudan, notamment les soldats de l'infanterie. Dans l'urgence, les Fatimides n'eurent pas le temps de recruter des équipages et se servirent de ces hommes à la fois comme rameurs et comme soldats²⁵⁷. Quant aux capitaines (*ru'asā'*, sing. *ra'īs*) qui se trouvaient sous l'autorité de l'amiral et autre *muqaddam*, ils n'ont guère laissé plus de traces que les simples marins. Nous avons déjà vu que tant les textes relatifs aux offensives fatimides contre l'Égypte que les manuels byzantins permettent de penser qu'il y avait sans doute deux capitaines par navire²⁵⁸.

Malgré certaines imprécisions, les sources plaident néanmoins en faveur du développement d'une marine professionnelle. Après 969, aucun texte ne fait allusion à des campagnes de recrutement forcé dans les régions littorales égyptiennes ou syro-palestiniennes pour le compte des Fatimides. Ibn al-Ṭuwayr indique qu'à la fin de la dynastie fatimide le registre (*jarīda*) de la force navale comptait cinq mille inscrits répertoriés (*mudawwana*)²⁵⁹. Selon l'auteur, il semble que le terme, bien que peu précis, regroupait surtout ceux qui montaient à bord des navires, marins et capitaines. L'origine exacte de ces hommes inscrits au diwan n'est pas mentionnée, mais nous avons vu que lorsqu'une opération se préparait, des sergents physionomistes les connaissant visuellement et sachant où ils résidaient allaient les chercher autour du Caire et de Fustât. Parmi les populations égyptiennes les plus susceptibles de servir dans la flotte, les Coptes avaient une connaissance de la batellerie et de la construction navale établie depuis longtemps²⁶⁰. Aussi, ont-ils pu être recrutés par les Fatimides pour servir dans les arsenaux et la marine comme c'était le cas aux siècles précédents²⁶¹.

En outre, le système de la presse ne cadre pas avec l'hyperactivité et surtout la résistance de la flotte fatimide après 1099. Entre 969 et 1099, les sources évoquent moins de vingt fois les expéditions navales fatimides. Lorsqu'ils citent le nombre d'unités engagées, les auteurs ne mentionnent que rarement

256 Bacharach, « African military slaves », p. 471-495.

257 Anṭakī, *Histoire*, XXIII, p. 447.

258 Kindī, *Quḍāt Miṣr*, p. 275-277. Maqrīzī, *Ittī'āz*, III, p. 102. Pryor, Jeffreys, *Dromon*, p. 266-274.

259 Ibn al-Tuwayr, *Nuzhat*, p. 94-95. Maqrīzī, *Khīṭaṭ*, III, p. 611-613. Qalqashandī, *Ṣubḥ*, III, p. 596-597.

260 Fournet, Gascou, « Moines pachômiens et batellerie », p. 23-45.

261 Fahmy, *Muslim Naval Organisation*, p. 98-103.

plus de vingt-cinq navires, donc jamais plus de trois mille cinq cents rameurs si l'on part du principe que les navires étaient tous des *shawānī*, ce qui n'était sans doute pas le cas. Par contre, entre 1099 et 1171, près de trente expéditions navales fatimides apparaissent dans la documentation chrétienne ou musulmane. Les flottes regroupaient alors régulièrement de quarante à plus de cinquante bâtiments et atteignaient même parfois soixante-dix ou quatre-vingts embarcations. La taille croissante des flottes envoyées par les Fatimides, leurs relatifs succès contre les navires chrétiens à une période où la dynastie voyait pourtant ses possessions littorales, c'est-à-dire les zones où elle était susceptible de trouver des marins, passer à l'ennemi, tend à montrer que le système fut assez efficace et qu'il reposait peut-être moins sur la contrainte que l'on ne l'a supposé.

La force navale égyptienne s'élevait, entre autres navires, à cinquante petites galères de guerre dites *'ushārī* qui avaient chacune leur capitaine et des matelots attirés, ainsi que d'autres bateaux destinés au transport. Les *'ushārī* nécessitaient en moyenne vingt rameurs par navires, soit un total de mille hommes pour les cinquante navires signalés²⁶². Au XII^e siècle, cent quarante rameurs embarquaient sans doute à bord des *shīnīs* qui constituaient le type de galère pontée le plus utilisé par les Fatimides²⁶³. Les chiffres ne mentionnent pas le nombre de marins qui servaient à manœuvrer les voiles ou la barre, mais le nombre total d'hommes nécessaires à la bonne marche d'un de ces navires était sans doute plus élevé. En 1126 ou 1127, les historiens chrétiens mentionnent une flotte fatimide composée de vingt-deux trirèmes, sans doute des *shīnī* ou des galères du même type, et de cinquante-trois autres navires²⁶⁴. Ainsi, cette seule expédition pourrait avoir mobilisé environ 2 800 rameurs, voire bien plus, selon ce que les auteurs entendent par trirèmes, et cela pour les seules galères de combat. Les cinq mille hommes inscrits officiellement sur le registre du *dīwān al-'amā'ir* ne suffisaient peut-être pas à équiper toute la flotte. Ainsi, pour peu qu'une flotte et ses équipages disparaissent en mer comme cela fut le cas au début des années 1120, la marine égyptienne se trouvait confrontée à une perte qui ruinait son avenir²⁶⁵. Les flottes fatimides sont pourtant actives après cette catastrophe.

En tenant compte des stratégies de combat maritime, il est possible de mieux comprendre la résistance navale fatimide. En Égypte, les flottes servaient

262 Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 94. Fahmy, *Muslim Naval Organisation*, p. 130-131.

263 Ibn Mammātī, *Qawānīn*, p. 340. Fahmy, *Muslim Naval Organisation*, p. 150.

264 Foucher de Chartres mentionne 22 trirèmes ou « chats » et 53 autres navires. Cf. Foucher de Chartres, *Histoire*, p. 267. Guillaume de Tyr, *Histoire*, II, p. 293-294.

265 Albert d'Aix, *Histoire*, II, p. 219. Foucher de Chartres, *Histoire*, p. 208-213. Guillaume de Tyr, *Histoire*, p. 230-236.

essentiellement à transporter des troupes. Le principal moyen de lutter en haute mer était d'utiliser les navires lanceurs de naphte dont les caractéristiques correspondent aux *ushāri*²⁶⁶. Comme le combat en haute mer était peu pratiqué, les marins les plus aguerris devaient servir indifféremment sur les autres navires de la flotte. Tous les équipages permanents devaient certainement être capables de faire des démonstrations d'adresse sur le Nil, mais tous ne servaient sans doute pas à bord des navires qui pratiquaient ces manœuvres spectaculaires. Au regard des modes d'utilisation de la flotte, il semble même plus probable qu'ils durent surtout servir sur d'autres bâtiments, généralement ceux destinés au transport des troupes. S'il y eut des recrutements en dehors de ce système, ce qu'aucun texte ne mentionne clairement, ils se faisaient peu de temps avant la saison de la navigation. Comme en Ifrīqiyya, les recrues constituaient sans doute un corps de supplétifs auxquels seules les très grosses opérations ou une catastrophe navale survenue peu de temps avant nécessitaient de faire appel²⁶⁷. Les matelots des navires de commerce furent aussi réquisitionnés lorsque la dynastie était en manque de marins officiels. Une lettre de la Geniza datée des années 1020 ou 1030 précise que les marins (*nawātiyya*) des bateaux de commerce avaient tous été recrutés pour la flotte et que les marchands ne pouvaient rentrer chez eux²⁶⁸. Cette période correspond notamment à une reprise des hostilités avec Byzance²⁶⁹. À notre connaissance, il s'agit de la seule mention d'une telle réquisition. Même au moment des croisades, alors que les équipages venaient à manquer dans les effectifs officiels et que la nécessité de défendre les villes côtières se faisait plus forte, les textes ne disent rien d'une telle pratique. Si le silence des textes ne signifie pas que les Fatimides ne se servirent plus des marins des navires de commerce, il faut comprendre qu'à cette époque, l'importance du commerce maritime pour les finances de la dynastie était telle que l'administration égyptienne n'avait pas intérêt à recourir à ces pratiques qui mécontentaient les marchands et paralysait l'activité commerciale²⁷⁰.

La documentation semble indiquer que les autorités égyptiennes ne furent peut-être pas dépourvues de possibilités pour trouver des hommes pour

266 Fahmy, *Muslim Naval Organisation*, p. 135-136. Christides, « New lights on navigation and naval warfare », p. 12.

267 Un système identique avait cours en al-Andalus. Cf. Picard, *L'océan Atlantique musulman*, p. 335.

268 Goitein, *Mediterranean Society*, I, p. 331.

269 Anṭākī, *Histoire*, XXIII, p. 503-504. Musabbiḥī, *Akhbār Miṣr*, p. 54. Maqrīzī, *Ittī'āz*, II, p. 294. Gil, « The sixty years war (969-1029 CE) », p. 1-55. Gil, *Palestine*, p. 344-348. Bianquis, *Damas et la Syrie*, I, p. 307.

270 Hamblin, « The Fatimid navy during the Early Crusades », p. 77-83.

embarquer sur les bâtiments de guerre. Maqrīzī évoque en effet la réputation et la haute considération dont jouissait la marine fatimide et ses marins aux yeux des Égyptiens car elle luttait avec efficacité contre les Francs. Le nom, ou plutôt le surnom, du service chargé de construire et d'équiper les navires de combat fatimides, le *dīwān al-jihād* et, enfin, le développement, en Égypte, de centres d'enseignement de grands maîtres de l'école shaféite qui prêchaient le jihad avec véhémence, permettent de penser que la marine de guerre put profiter du concours d'un certain nombre de volontaires sans doute attirés par la perspective de remplir un devoir sacré et/ou de mourir en martyr. Les soldes proposées par l'administration contribuèrent à rendre le service en mer attractif aux yeux de certaines catégories de la population. Ce système d'appel aux volontaires était connu en Sicile et cela explique au moins en partie, les longues escales des flottes fatimides qui sortaient de Mahdia en direction de la péninsule italienne.

2.1.2 Des soldes attractives ?

La professionnalisation des équipages fatimides impliquait le paiement de salaires réguliers et attractifs. Une des explications du maintien de l'activité navale égyptienne pourrait se trouver dans les soldes proposées aux marins par l'administration. Le métier de marin était avant tout un métier de pauvre et, en Égypte, un pauvre ne pouvait espérer gagner plus de deux dinars par mois au XII^e siècle²⁷¹. Les Fatimides développèrent un système douanier qui rapportait beaucoup au Trésor. Les sources évoquent les multiples taxes non canoniques prélevées sur les échanges commerciaux ou certaines productions²⁷². En outre, le *kharāj* rapportait régulièrement entre 2,8 et 3,4 millions de dinars au califat²⁷³. Selon Ibn Muyassar, la dynastie pouvait s'appuyer sur un revenu total d'environ cinq millions de dinars par an auquel il fallait ajouter un million d'*irdabb* de grains, soit 69 600 tonnes²⁷⁴. L'argent ainsi récolté était largement dépensé pour l'armée, mais pas seulement²⁷⁵. Les *mudawwanas* percevaient chaque mois des soldes qui allaient de vingt dinars pour les mieux payés, à

271 Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 95-96. Ashtor, « Le coût de la vie en Égypte médiévale », p. 56-77.

272 Cahen, « Un traité financier inédit d'époque fatimide-ayyubide », p. 139-159. Cahen, « Contribution à l'étude des impôts dans l'Égypte médiévale », p. 244-278. Rabie, *Financial systemt*, p. 26-40, 82-88, 105-109.

273 Abū Šāliḥ, *Churches*, fol. 7b-8b, tr. p. 19. Toussoun, *Finances de l'Égypte*, p. 23 et sv.

274 Ibn Muyassar, *Muntaqā*, p. 84.

275 William H. Hamblin estime qu'entre 50% et 75% de ce total était dépensé pour l'armée. Sous Saladin, environ 75% des revenus de l'Égypte étaient utilisés pour financer l'armée, mais, comme le fait remarquer l'auteur, à cette époque les dépenses pour la vie de la cour n'existaient plus et les troupes ayyoubides se battaient plus souvent que les troupes fatimides. Cf. Hamblin, *Fatimid Army*, p. 105, n. 26.

deux dinars pour les simples hommes d'équipage. Il existait au total cinq niveaux de salaire²⁷⁶. En outre, avant chaque opération navale, les marins touchaient des primes qui représentaient généralement le double de leur salaire régulier²⁷⁷. Un lien direct entre le paiement des marins, des troupes embarquées et le calife est explicitement décrit par Ibn al-Ma'mūn²⁷⁸. Ibn al-Ṭuwayr rappelle aussi que le moindre déficit dans le budget du Bureau des constructions navales était immédiatement comblé par le Trésor central en attendant que les caisses du *dīwān al-'amā'ir* se remplissent de nouveau²⁷⁹.

Les salaires des marins paraissent avoir eux-mêmes été garantis, au moins en partie, par les revenus des mines de natron qui se trouvaient dans la Buḥayra, la Fāqūsiyya et la Sharqiyya, trois provinces du delta du Nil (cf. figure 13). Ces mines qui rapportaient de 8 000 à 15 000 dinars par an dans les années 1180-1190 rapportaient peut-être davantage encore à l'époque fatimide²⁸⁰. Le prix de vente d'un *qintār* de natron à Alexandrie ou Fustāt était alors d'environ 70 dirhams et qu'il y avait au moins de la demande pour trente mille *qintārs* par an. Cela était donc susceptible de rapporter entre 52 000 et 58 000 dinars par an si l'on prend le taux de change moyen qui variait entre 1 dinar pour 36 dirhams et 1 pour 40²⁸¹. Sous les Fatimides, il existait un service spécialement chargé de la vente du natron²⁸². Le circuit exact de la monnaie tirée de ces ventes jusqu'aux marins n'est pas plus clair que la date de la mise en place du système. On peut toutefois rappeler que le calife al-Ḥākim octroya des *iqṭā'* aux marins en 1014-1015. Maqrīzī ne fournit pas de détail sur la nature de ces *iqṭā'*²⁸³. Ce système de paiement relevait de celui dit des fiefs ou *iqṭā'* militaires. Le problème de ces *iqṭā'* militaires sous les Fatimides demeure entier et il n'est pas de notre ressort de l'aborder ici²⁸⁴. On peut simplement dire que l'*iqṭā'* des mines de natron appartenait à une *iqṭā'* d'un type particulier. Makhzūmī précise en effet qu'il existait des terres concédées en *iqṭā'* dont le revenu n'était

276 Les soldes étaient respectivement 20, 15, 10, 8 et 2 dinars. Cf. Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 96.

277 Hamblin, *Fatimid Army*, p. 118-120.

278 Ibn al-Ma'mūn, *Akhbār Miṣr*, p. 61-62. Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 95.

279 Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 95.

280 Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 96. Ibn Mammāṭi, *Qawānīn*, p. 248, 334-336. Qalqashandī, *Ṣubḥ*, 111, p. 312-313, 528. Maqrīzī, *Khīṭaṭ*, 1, p. 295.

281 D'après Shelomo D. Goitein ce taux qui paraît avoir été admis par les marchands de manière régulière à l'époque fatimide. Cf. Goitein, *Mediterranean Society*, 1, p. 390.

282 Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 86. Nābulusī, *Kitāb luma'*, p. 36. Cahen, « Quelques aspects de l'administration égyptienne médiévale », p. 104.

283 Maqrīzī, *Ittī'āz*, 11, p. 109.

284 Cahen, « L'évolution de l'*iqṭā'* du IX^e au XIII^e siècle ; contribution à une histoire comparée des sociétés médiévales », p. 231-357. Lev, *State and Society*, p. 123-127. Rabie, *Financial system*, p. 26-72.

pas prélevé directement par les bénéficiaires, comme il était l'usage pour les autres *iqṭā'*, mais par l'État *via* un service administratif qui reversait ensuite les revenus sous la forme d'un paiement mensuel en numéraire²⁸⁵. Un tel système paraît correspondre à ce qui se passait avec les revenus des mines de natron et l'existence d'un diwan spécifique sous les Fatimides. Ce bureau, qui n'apparaît pas parmi les grands services administratifs décrits par les divers auteurs, constituait un sous-service du bureau des *iqṭā'* à moins qu'il n'ait été directement géré par le *dīwān al-'amā'ir*. Un calcul simple permet de comprendre que les sommes que rapportaient annuellement les mines de natron ne suffisaient sans doute pas à elles seules pour couvrir les salaires de 5 000 *mudawwana*.

Il existait donc d'autres moyens de financer les salaires des marins, mais les textes n'offrent pas de véritable piste si ce n'est de penser une nouvelle fois au système fiscal et douanier fatimide. Les taxes prélevées sur la *ṣinā'a* de Fustât pour un peu plus de 19000 dinars par an et qui furent abolies par Saladin (cf. tableau 7) pouvaient peut-être servir aux salaires. Au total, il semble que les taxes douanières et autres droits de passages (*al-mukūs wa-l-mazālim*) prélevés sur les marchands aux ports de Fustât et d'al-Maqs rapportaient quelques 100 000 dinars par an au *dīwān al-ṣinā'a* fatimide²⁸⁶. Les quelques références à un *ḍāmin al-ṣinā'a* dans les lettres de la Geniza montrent que les Fatimides avaient affermé ces taxes afin de recevoir plus rapidement de l'argent liquide²⁸⁷. Peut-être cet argent contribuait-il aussi à payer les salaires des marins ? Dans tous les cas, la période de mise en place de ce système de paiement des marins de la flotte n'est pas aisée à déterminer car plusieurs moments peuvent plus ou moins correspondre. Pendant, le règne d'al-Ḥākim de nombreux *iqṭā'* furent distribués. Cependant, la grande période de constitution des *iqṭā'* est postérieure à l'arrivée au pouvoir de Badr al-Jamālī qui en fit le moyen de payer ses troupes et donc peut-être aussi les marins²⁸⁸. Le vizir al-Afḍal concéda lui aussi des *iqṭā'* tout comme les califes al-Āmir et al-Ḥāfiẓ²⁸⁹. Nous avons vu que le XII^e siècle correspondait globalement à une reprise de l'activité navale et à un accroissement du nombre de navires et donc de marins. Enfin, comme le principal témoignage de ce système est celui d'Ibn al-Ṭuwayr, le XII^e siècle pourrait mieux correspondre à la période de constitution de ce système de paiement. Pour compléter les salaires et les primes versées aux marins, et sans doute aussi

285 Makhzūmī, *Minhāj*, p. 69.

286 Abū Shāma, *Rawḍatayn*, I-2, p. 443, 522-523.

287 TS 13 J 13, f. 10 ; TS NS J 7, éd. Goitein, Friedman, *Sefer Hōdū*, IV-B, doc. 59, p. 298 ; doc. 70, p. 364.

288 Lev, *State and Society*, p. 124-125.

289 Lev, *State and Society*, p. 124.

faire oublier aux marins les risques qu'ils prenaient, ces derniers bénéficiaient aussi d'une partie du butin pris sur les navires capturés en mer²⁹⁰.

En dépit des incertitudes qui demeurent encore, notamment dans la chronologie précise de la constitution d'un tel système, les textes laissent penser que les Fatimides développèrent les conditions nécessaires à l'existence d'un corps de marins permanents. Selon nous, le génie de ce système consistait à proposer des rémunérations en monnaie ou en nature nettement plus attractives que celles que pouvaient espérer les plus pauvres en demeurant dans la vie civile. Un tel système garantissait aux Fatimides la possibilité de recruter plus aisément ceux qui allaient se trouver sur les ponts des navires de combat. Cela pesait néanmoins lourd sur les finances de la dynastie, ce qui constitue un autre élément permettant de comprendre les raisons qui poussèrent les autorités égyptiennes à développer les taxes non canoniques si critiquées par les opposants à la dynastie. Ces derniers n'avaient peut-être pas compris que privée de ces taxes, la marine perdait ses marins et donc son efficacité. La solution qui consistait à utiliser la conscription forcée ne fut pas privilégiée après 969 et aucune source anti-fatimide n'en parle. Une fois au pouvoir, le fervent sunnite qu'était Saladin supprima donc les taxes en question, mais il dut alors trouver d'autres sources de revenus pour payer les marins et finalement rétablir certaines taxes non canoniques en leur conférant une couleur sunnite moins compromettante²⁹¹.

Ainsi, tant pour la période ifriqiyenne qu'égyptienne, il est très difficile d'avoir une idée de l'origine des marins fatimides ou de leurs capitaines. Seules les méthodes de recrutements des hommes servant sur les navires sont sommairement connues. Il existait deux possibilités pour composer les équipages. L'administration centrale disposait d'abord d'un rôle régulier sur lequel étaient inscrits ceux qu'Ibn al-Ṭuwayr nomme les *mudawwanas*, c'est-à-dire les marins et peut-être aussi les artisans permanents de la marine. En cas de pénurie et seulement pour des opérations ponctuelles, les Fatimides ont certainement dû mettre sur pied une solution d'appoint qui consistait à recruter des hommes par la contrainte. Ce recrutement devait se faire peu avant le commencement de la saison de la navigation, car on ne pouvait maintenir des hommes en prison trop longtemps. Ce système double pourrait s'être mis en place sous les califes al-Manṣūr et notamment al-Mu'izz qui développa la marine de guerre. En tout cas, il est clairement attesté dès le x^e siècle dans la marine d'al-Andalus, grande rivale des Fatimides²⁹². En Égypte, le ralentissement de l'activité navale

290 Ibn al-Tuwayr, *Nuzhat*, p. 98-99.

291 Eddé, *Saladin*, p. 430-431, 489. Lev, *Saladin in Egypt*, p. 132-133.

292 Picard, *Océan Atlantique*, p. 336.

durant la majeure partie du XI^e siècle suggère que les Fatimides pouvaient se permettre d'entretenir un corps de marins permanents relativement restreint, mais qui, dans certaines occasions, ne suffisait plus, d'où le recours aux marins des navires de commerce et leurs équipages. Après 1099, l'activité plus importante et les effectifs des flottes fatimides permettent de penser que le système de presse ne fut sans doute pas si développé. La dynastie s'attachait les services de marins permanents et mobilisables dès la saison de la navigation en leur fournissant un salaire qui devait être considéré comme satisfaisant par les catégories essentiellement concernées par le métier, c'est-à-dire les plus pauvres. Si les navires de combat n'étaient rien sans des marins pour les manœuvrer, leur vocation impliquait aussi la présence de soldats spécialisés capables de mener l'assaut.

2.2 *Les troupes embarquées*

Les navires de guerre transportaient aussi des soldats qui pouvaient sans aucun doute se battre sur l'eau, mais dont la mission première consistait le plus souvent à livrer bataille à terre. Quelques éléments indiquent toutefois que parmi les divers soldats qui prenaient place à bord, il existait un corps de troupe spécifiquement attaché à la flotte.

L'armée fatimide subit plusieurs réformes qui provoquèrent une recomposition totale de l'origine ethnique des soldats entre le X^e et le XII^e siècle²⁹³. En Ifrīqiyya, la dynastie s'appuya surtout sur les cavaliers berbères Kutāma, premiers à apporter leur soutien aux nouveaux maîtres du Maghreb²⁹⁴. Les autres comprenaient les Slaves (*ṣaqāliba*), les *Rūms*, les esclaves noirs ou *Zuwaylas*²⁹⁵. Nombreux dans l'entourage des califes, les Slaves occupaient essentiellement de hautes fonctions administratives ou militaires et seul Maqrīzī les mentionne explicitement comme des soldats²⁹⁶. Quant aux Arabes, minoritaires dans l'armée fatimide, ils provenaient surtout des garnisons (*jund*) arabes de Barqa et de Tripoli qui passèrent sous la domination fatimide²⁹⁷. En 919-920,

293 Lev, « The Fatimid army », p. 165-192. Lev, « Army, regime and society in Fatimid Egypt (358-487/968-1094) », p. 337-365. Lev, « Regime, Army and Society », p. 115-152.

294 En 934, 70 000 hommes sont comptés dans l'armée. Parmi eux, 50 000 étaient des berbères Kutāma. Nu'mān, *Majālis*, p. 638.

295 Nommés ainsi d'après le nom d'une localité située au sud de Tripoli de Libye et qui, depuis le IX^e siècle était le centre d'un trafic d'esclaves noirs.

296 Dachraoui, *Califat*, p. 367-370.

297 Ibn 'Idhārī, *Bayān*, I, p. 159. Halm, *Empire*, p. 151-152.

ces différentes troupes participèrent à l'expédition du futur al-Qā'im contre l'Égypte. Des marins et des *Zuwayla* furent recrutés de force pour l'occasion²⁹⁸.

Durant la période égyptienne, les califes al-'Azīz et al-Ḥākīm procédèrent à de grandes réformes militaires qui affaiblirent le poids des Kutāma. Des Turcs libres (*atrāk*) ou esclaves (*ghilmān*), mais aussi des Daylamites et des esclaves noirs (*'abīd*) furent recrutés massivement et remplacèrent peu à peu les Berbères²⁹⁹. Après 1073, le général arménien Badr al-Jamālī introduisit massivement les Arméniens dans l'armée fatimide. Ainsi, tous ces éléments de l'armée apparaissent à un moment ou un autre à bord de navires. En 994, ce sont sans doute des esclaves noirs (*'abīd*) qui furent envoyés vers Tyr alors révoltée³⁰⁰. En 1021-1022, des cavaliers (*fāris*) et des *ghulāms* embarquent pour Tripoli afin de marcher sur Alep³⁰¹. Enfin, vers 1121, quatre cents archers arméniens (*qūs ārman*) et sept cents Soudanais prirent la mer afin de soutenir les vassaux yéménites des Fatimides³⁰². Ces quelques exemples suffisent à montrer qu'il existait une adéquation entre les diverses réformes qui modifièrent la composition ethnique de l'armée fatimide et la composition des troupes embarquées. En outre, assez logiquement montaient à bord des navires tous ceux qui, en temps normal, accompagnaient une armée en campagne. Les Fatimides s'occupèrent de soigner les corps et les âmes de leurs soldats en faisant accompagner les expéditions de médecins militaires (*al-atibbā'*) ainsi que de muezzins (*al-mū'adhhdhinūn*) et de lecteurs du Coran (*al-qurrā'*), comme ce fut le cas lors d'expédition navale de 1123³⁰³.

Ces divers corps d'armée n'étaient pas directement attachés à la flotte de guerre. Quelques textes font mention d'une autre catégorie de soldats qui avaient pour mission principale de combattre à bord des navires de guerre. Ces hommes étaient spécialisés dans le maniement de certaines armes dont l'utilisation sur les navires est attestée. Il s'agissait d'abord des lanceurs de naphte qui servaient à bord des brûlots (*ḥarāriq*) lesquels faisaient très certainement partie de la marine fatimide depuis l'Ifrīqiyya comme en attestent à la fois les chroniques et certains poèmes vantant l'efficacité de la marine fatimide

298 [...] *li-yuḥashshida al-baḥriyyīn wa-l-Zuwayla* ». Cf. Mālikī, *Riyād*, II, p. 381.

299 Ibn Sa'īd, *Nujūm*, p. 67. Maqrīzī, *Itti'āz*, II, p. 100. Nāṣir-ī Khusraw, *Sefer Nameh*, p. 138. Lev, « The Fatimid Army », p. 169. Lev, « Army, regime and society », p. 340.

300 Anṭākī, *Histoire*, XXIII, 1932, p. 454-455. Ibn al-Qalānisi, *Dhayl*, p. 51.

301 Maqrīzī, *Itti'āz*, II, p. 129. Bianquis, *Damas et la Syrie*, I, p. 307, 309.

302 'Umāra al-Ḥakamī, *Yaman*, éd. p. 43, tr. p. 58.

303 Ibn al-Ma'mūn, *Akhbār Miṣr*, p. 61-62. S.D. Goitein, *Mediterranean Society*, I, p. 73. Lev, « The Fatimid Army », p. 167.

sous al-Mu‘izz³⁰⁴. En Égypte, les lanceurs de naphte apparaissent peut-être sous le terme de porteurs de flambeaux (*mashā‘iliyya*) dont nous avons déjà dit qu’ils se soulevèrent avec les marins et qui, comme eux, obtinrent des *iqṭā*³⁰⁵. Ils faisaient donc peut-être partie de ces membres inscrits (*mudawwana*) du *dāwān al-‘amā’ir* tout comme ces soldats de la marine (*rijālat al-baḥriyya*) évoqués en 1122-1123 avec un groupe de soldats (*tā’ifa min al-‘asākir*) détachés dans la flotte qui arriva à Tyr menacée par les Européens³⁰⁶. Au XII^e siècle, un autre groupe de militaires est identifié comme servant à bord des vaisseaux de guerre. Il s’agissait des archers ou tireurs de la flotte (*ma‘addūn li-l-asāṭil*), véritables fusiliers de marine avant l’heure. Comme pour souligner leur rôle de soldats d’élite, cinq cents d’entre eux accompagnaient le calife et le vizir lors des grandes processions qui traversaient la ville³⁰⁷. Le fait que ces hommes aient constitué la garde rapprochée du calife lors des grandes processions n’est pas anodin et témoigne encore une fois du lien étroit tissé entre le calife et la marine de guerre. Les distinctions établies entre les différents types de soldats mettent en évidence qu’il existait des troupes spécialement affectées à la marine et qui se différenciaient des soldats de l’armée de terre *stricto sensu*. Le combat naval exigeait des spécialistes habitués aux mouvements du navire et à la mer, ainsi qu’à l’espace réduit que représentait le pont d’une embarcation.

Ainsi, la marine de guerre disposait de ses propres hommes, marins ou soldats. Au niveau du commandement, nous avons pu noter que les choses étaient plus subtiles avec l’existence de plusieurs catégories de responsables aux compétences bien spécifiques. Le système de rémunération développé par l’administration égyptienne visait à constituer un corps de marins mobilisables à tout moment, plus sûrs et plus efficaces que ceux qui étaient recrutés par la force. Ce système n’était pas dépourvu d’inconvénients dont le principal était peut-être le coût important qu’il avait pour la dynastie.

2.3 *Quelques réflexions sur le coût de la flotte*

Très peu d’informations subsistent quant aux coûts que représentait l’armement d’une flotte. Quelques données chiffrées apparaissent toutefois sous la plume des auteurs médiévaux pour indiquer les sommes dépensées par la dynastie pour lancer une expédition. Ibn al-Qalānīsī rapporte qu’à l’été 1151, les

304 Canard, « L’utilisation du feu grégeois chez les Arabes », p. 3-8. Canard, « L’impérialisme des Fatimides et leur propagande », p. 188-189. Talbi, *L’émirat aghlabide*, II, p. 425.

305 Maqrīzī, *Itti‘āz*, II, p. 109.

306 Ibn al-Qalānīsī, *Dhayl*, p. 207.

307 Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 166. Sanders, *Ritual*, p. 91.

Fatimides dépensèrent près de 300 000 dinars pour une flotte de soixante-dix bâtiments envoyée vers les côtes syro-palestiniennes, soit un coût d'un peu plus de 4285 dinars par navire³⁰⁸. Cette somme paraît très élevée et c'est certainement pour cette raison qu'elle est citée par l'auteur. Ibn al-Qalānisi ne précise malheureusement pas ce que recouvrait la dépense. Ibn al-Ma'mūn fournit peut-être la solution dans son récit de l'expédition de 1123. Le calife ordonna au chef de la deuxième flotte qu'il dépense de quoi faire partir quarante galères (*yunfiqa fī 40 shīnīs*)³⁰⁹. Dans le contexte de cette expédition, il n'était évidemment pas question de construire les navires, mais il s'agissait plutôt de les équiper en guerre avec leurs agrès, leurs voiles, autant de matériel militaire qui avait déjà été payé. Les dépenses ne pouvaient en toute logique pas concerner l'achat de ces équipements.

L'analyse des termes employés peut sans aucun doute aider à mieux comprendre ce que recouvraient lesdites dépenses. Ainsi, les vocables *yunfaqu* (Ibn al-Qalānisi) et *nafaqa* (Ibn al-Ma'mūn) se réfèrent-ils généralement aux paiements versés aux hommes à la veille d'une expédition³¹⁰. Il s'agissait de primes plus que des salaires réguliers (*jāmakīyya*)³¹¹. Ces primes servaient à la fois à motiver les hommes à la veille d'une opération et à leur permettre de couvrir les dépenses supplémentaires que celle-ci engendrerait. De telles primes étaient régulièrement versées aux troupes terrestres. Les troupes qui partaient en garnison à Damiette recevaient ainsi une prime de cent dinars pour les officiers et de trente pour les simples cavaliers³¹². Ces primes s'élevaient généralement au double du salaire mensuel. Dans le cas de l'expédition navale de 1123, les équipages et sans doute aussi les troupes spécialement affectées à la flotte recevaient des primes. Si de nombreux détails nous échappent, notamment quant à la répartition exacte des primes entre les différentes catégories d'hommes à bord des navires, dans tous les cas, la phrase mentionnant les dépenses pour les quarante galères doit, selon nous, se comprendre comme une allusion au paiement des primes des équipages et des soldats de la flotte. Le paiement des troupes terrestres qui devaient être transportées lors de cette opération semble avoir été compris dans un autre poste de dépense. Ibn al-Ma'mūn établit en effet une distinction entre ce qui devait être dépensé pour les galères et une autre dépense nécessaire pour envoyer vingt chefs qui devaient ac-

308 Ibn al-Qalānisi, *Dhayl*, p. 315.

309 Ibn al-Ma'mūn, *Akhbār Miṣr*, p. 61.

310 Hamblin, *Fatimid Army*, p. 119.

311 Ces termes seront repris dans les armées mamlukes. Cf. Monés, « Djāmakīyya », p. 413.

312 Maqrīzī, *Itti'āz*, III, p. 190.

compagner les soldats. Ce second poste de dépense visait à payer les cavaliers (*fāris*), les hommes (*rijāl*), les officiers qui partaient (*al-umarā' al-sā'irūn*), les médecins (*al-atibbā'*), les muezzins (*al-mu'adhdhīnūn*), les lecteurs du Coran (*al-qurrā'*)³¹³. On sait par ailleurs qu'au moment du départ, le calife remettait personnellement cent dinars au général en chef de l'expédition et vingt à l'amiral³¹⁴. Dans tous les cas, il semble assez évident que les primes pouvaient augmenter considérablement le coût d'une expédition navale. D'après ce que l'on peut comprendre du récit d'Ibn al-Ma'mūn, il se pourrait donc que la somme évoquée par Ibn al-Qalānisī ait regroupé à la fois les primes octroyées aux marins et aux soldats de la flotte ainsi que celles des diverses troupes expédiées en opération. En outre, il faut se souvenir que dans les années 1150-1160, les navires égyptiens sont souvent mentionnés avec cinq cents hommes à bord voire davantage. Tous les navires n'embarquaient pas autant de monde, mais si l'on fait un calcul rapide du total que pouvaient représenter les primes octroyées à tous ceux qui montaient à bord d'un bâtiment qui partait en expédition, on obtient un chiffre qui n'est finalement pas si éloigné de celui fourni par Ibn al-Qalānisī (cf. tableau 6).

Bien que théoriques, les calculs effectués pour compléter le tableau permettent cependant de comprendre que la somme de 4 285 dinars par navires, obtenue à partir des chiffres fournis par Ibn al-Qalānisī pour l'opération de 1151 n'était peut-être pas si élevée que cela. Il faut considérer cette somme comme une moyenne qui devait varier en fonction du type de navire lancé en opération et selon les troupes qui se trouvaient à bord. Seul le total est finalement conséquent et c'est peut-être la raison pour laquelle il est sans doute resté dans l'histoire. D'autre part, ces estimations pourraient signifier que la somme mentionnée par l'historien de Damas ne comprenait en fait que les sommes des primes versées aux hommes à bord des navires et qu'elle n'incluait en rien les coûts de construction des bâtiments eux mêmes, ni ceux des équipements. Ainsi, le coût total d'une flotte de 70 navires est difficile à estimer, mais il est assez probable qu'en tenant compte de tous les paramètres, il dépassait de beaucoup celui mentionné par Ibn al-Qalānisī. Ces chiffres permettent au moins d'avoir une certitude, les Fatimides disposaient encore des finances nécessaires pour armer une flotte conséquente et pour entretenir, à travers le spectacle d'une ultime parade navale, l'espoir de la population égyptienne ainsi que l'image d'un calife toujours puissant et investi, à travers sa flotte, dans la défense des musulmans.

³¹³ Ibn al-Ma'mūn, *Akhbār Miṣr*, p. 61.

³¹⁴ Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 98.

TABLEAU 6 Le coût d'un navire de guerre fatimide en expédition (estimation)^a

| Hommes embarqués | Primes en dinars (salaires mensuels x 2) | Total en dinars |
|-------------------------------------|---|--------------------|
| Officiers de bord ^b : | | |
| – capitaine : 1 | 40 | 40 |
| – second : 1 | 30 | 30 |
| Marins : env. 10 | 10 | 100 |
| Rameurs ^c : 140 | 4 | 560 |
| Soldats de la flotte : ? | ? | ? |
| Troupes embarquées | | |
| pour l'opération : 330 | 300 | 300 |
| dont : – officiers ^d : 3 | 30 | 600 |
| – cavaliers ^e : 20 | 10 | 2870 |
| – infanterie ^f : 287 | | |
| Muezzin : 1 | ? | ? |
| Médecin : 1 | ? | ? |
| Lecteur du coran : 1 | ? | ? |
| Autres : | | |
| – charpentier ^g : 1 | ? | ? |
| – boulanger ^h : 1 | | |
| Effectif total : env. 500 | | 4500 dinars |

a Les données chiffrées, notamment celles relatives au nombre de marins ou de soldats de la flotte, sont théoriques, et doivent être prises comme telles. À défaut de pouvoir être toutes attestés par les sources d'époque fatimide, ces données s'appuient néanmoins sur des chiffres réels constatés soit dans certains navires fatimides soit notamment dans la marine byzantine à la même période et utilisés par John H. Pryor. Elles peuvent fournir une base de réflexion concernant la marine fatimide.

b Certains textes font allusion à deux capitaines par navire, sans doute le capitaine et son second.

c Nous avons vu qu'il s'agit du chiffre fourni par Ibn Mammātī pour les plus grosses galères.

d Généralement un officier (*amīr*) pour 100 hommes.

e Nous sommes partis du principe qu'il n'y avait que 20 cavaliers par gros navire car il ne s'agissait sans doute pas de *tarīda*.

f Nous n'avons considéré ici que l'infanterie légère alors qu'il existait également un infanterie lourde payée 10 dinars par mois.

g Les manuels navals grecs indiquaient que chaque navire devait avoir son charpentier. Plusieurs épisodes relatifs aux opérations navales fatimides semblent indiquer qu'il existait effectivement des charpentiers à bord des navires fatimides ou, au moins, que les marins avaient des connaissances assez poussées en la matière. Cf. Pryor, Jeffreys, *Dromon*, p. 573.

h Contrairement à d'autres flottes musulmanes antérieures ou postérieures aux Fatimides, la présence des boulangers (*khabbāz*) n'est pas attestée de manière explicite dans les navires fatimides. Elle est toutefois clairement sous-entendue par le fait que lors des préparatifs, les navires fatimides embarquaient des grains afin d'avoir la farine nécessaire à la préparation, à bord de chaque navire, des gâteaux de la flotte (*ka'k li-zād al-uṣṭūl*). Cf. Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 140. Lirola-Delgado, *Poder naval*, p. 286.

Les sources paraissent indiquer que la marine fatimide chercha assez tôt à utiliser des hommes sur lesquels elle pouvait compter et qu'elle évolua vers une plus grande professionnalisation des équipages. En Ifrīqiyya, si des campagnes de presse sont attestées, en Égypte, les Fatimides qui disposaient alors de davantage de ressources, développèrent un système destiné à attirer dans la marine les catégories les plus défavorisées en proposant à ceux qui s'engageaient, essentiellement des pauvres, des rémunérations et des avantages plus attractifs que ceux auxquels ils pouvaient prétendre dans la vie civile. Ce système, qui trouve peut-être ses faiblesses dans son coût important, permit néanmoins aux Fatimides de ne pas manquer de marins pour embarquer à bord de navires toujours plus nombreux mis en chantier dans les arsenaux maritimes dont le fonctionnement tout comme la localisation obéissaient à des logiques singulières qu'il faut maintenant tenter de comprendre.

Arsenaux et chantiers de construction navale

Dans son Histoire, Ibn Abī Ṭayyi' a écrit qu'al-Mu'izz li-Dīn Allāh avait fait bâtir l'arsenal (*dār al-ṣinā'a*) d'al-Maqs. Il y fit construire six cents navires (*marākib*). On n'avait jamais vu un tel arsenal sur une quelconque étendue d'eau bordant une ville. Musabbihī, quant à lui, a écrit que c'était le fils d'al-Mu'izz, le calife al-'Azīz, qui avait fait établir l'arsenal à al-Maqs [...]¹.



Le récit de fondation de l'arsenal d'al-Maqs proposé par Maqrīzī est, par le désaccord exprimé ainsi que par les lacunes qui semblent l'émailler, assez caractéristique de l'état des sources sur la question. Les auteurs, sans doute plus attirés par les délices de la cour ou le calme de leur cabinet, ne s'intéressèrent que peu à ces lieux où l'odeur de la poix chaude se mêlait à celle du bois et des cordages. L'activité bruyante des charpentiers clouant les bordées leur apparaissait sans doute peu digne d'intérêt en comparaison des manœuvres politiques au sommet de l'État. Ainsi, les questions relatives à la fois au nombre d'arsenaux en activité à la période fatimide, leur localisation, leur aspect et leur fonctionnement ne trouvent donc encore que des réponses incomplètes dans les sources dont la confrontation révèle souvent des éléments contradictoires. Tenter de répondre aux interrogations soulevées par les textes constitue une étape essentielle dans l'analyse des rapports entre les Fatimides et la mer. Cela permet aussi de se faire une idée des évolutions physiques des arsenaux fatimides ainsi que des rapports particuliers qui existaient entre les plus hautes personnalités de l'État et la construction navale.

Cependant, avant de s'intéresser à la localisation et au fonctionnement des arsenaux fatimides, il est un préalable indispensable, celui de la terminologie utilisée par les auteurs de la période médiévale pour évoquer la construction navale. Le vocabulaire employé pose en effet des difficultés qui rendent l'étude

¹ Maqrīzī, *Khiṭaṭ*, III, p. 618-619. Rappelons que si Musabbihī fut un contemporain des premiers Fatimides, Ibn Abī Ṭayyi', historien shi'ite dont on sait peu de choses, n'a pas directement connu la dynastie dont il retrace l'histoire.

des arsenaux fatimides assez complexe. Les problèmes terminologiques sont d'ailleurs peut-être à l'origine de certaines erreurs d'interprétation des sources de la période². Une fois cet écueil évité, nous tenterons de localiser les principaux sites de construction navale utilisés par les Fatimides³. Les emplacements des arsenaux maritimes n'étaient en rien laissés au hasard. Ils répondaient à des logiques peut-être plus politiques et idéologiques que purement pratiques. Le fonctionnement et l'administration de ces sites stratégiques reflétaient eux aussi les rapports étroits que les califes avaient souhaité créer avec leur flotte ainsi qu'une habile construction financière dont nous tenterons de comprendre le mécanisme.

1 Arsenal, chantier naval ou *zone d'activité sous contrôle de l'État* : une réalité difficile à cerner

Les auteurs contemporains de la dynastie fatimide ont utilisé un certain nombre de termes et d'expressions pour évoquer les arsenaux et la construction navale. Cependant, le vocabulaire utilisé est ambigu et les termes employés par les auteurs peuvent s'avérer déterminants pour comprendre la construction navale fatimide.

La difficulté d'interprétation des vocables utilisés par les auteurs médiévaux pour évoquer les arsenaux maritimes n'est pas une nouveauté et ne constitue d'ailleurs pas un problème propre aux seuls Fatimides⁴. Le principal problème vient du fait que le vocabulaire arabe médiéval appliqué à la construction navale recouvrait une grande variété de sens. Il se pourrait que les termes que nous traduisons par arsenal ou chantier naval n'aient pas eu, à l'époque, exactement la même signification que celle à laquelle nous pensons aujourd'hui. D'autre part, en français, l'arsenal et le chantier naval n'ont pas tout à fait le même sens. Techniquement, l'arsenal maritime est le lieu où l'État construit, entretient, fait stationner et arme les navires de ses flottes de guerre. Le chantier naval n'est, quant à lui, qu'un site où des bateaux, généralement de commerce

2 Maurice Lombard estime par exemple qu'il y avait huit arsenaux qui fonctionnaient en même temps en Égypte à cette époque. La chose est, selon nous, très improbable. Cf. Lombard, « Arsenaux et bois de marine dans la Méditerranée musulmane : VII^e-XI^e siècles », p. 111.

3 Pour l'histoire des arsenaux égyptiens et syro-palestiniens voir : Fahmy, *Muslim Naval Organisation*, p. 23-74. La dernière mise au point en date a été rédigée par Christophe Picard. Cf. Picard, « Les arsenaux musulmans de la Méditerranée et de l'océan Atlantique (VII^e-XV^e siècles) », p. 691-710.

4 Picard, « Les arsenaux musulmans de la Méditerranée et de l'océan Atlantique (VII^e-XV^e siècle) », p. 692.

ou de pêche, sont construits. Rien dans l'expression arabe *dār al-ṣinā'a* ne permet de savoir si l'auteur désignait un arsenal maritime ou un chantier naval civil. La distinction entre l'arsenal et le chantier naval existait-elle réellement à l'époque fatimide ? Le terme arsenal est-il d'ailleurs la bonne traduction ? N'est-il pas trop restrictif au regard de ce que semblait recouvrir l'expression arabe. La question est difficile à trancher tant les textes sont flous, mais c'est l'hypothèse que nous formulons. L'éclaircissement de la terminologie relative à la construction navale peut s'avérer déterminant pour comprendre le fonctionnement de l'arsenal ou plutôt de l'administration navale qui avait sous sa coupe le ou les arsenaux fatimides.

1.1 *Une terminologie ambiguë*

Le vocabulaire employé par les auteurs de la période fatimide pour évoquer les sites de construction navale est conforme à celui utilisé dans d'autres aires géographiques arabes de la même période. Dans la langue arabe, il existe deux termes génériques qui apparaissent quasi systématiquement dans les textes relatifs à la construction navale. Il s'agit de *ṣinā'a* et de *inshā'*. Le premier se retrouve dans l'expression *dār al-ṣinā'a* qui est l'expression la plus classique pour désigner ce que nous traduisons par arsenal ou chantier naval⁵. Cependant, selon les auteurs et les périodes, l'expression a pu prendre un sens différent. La signification exacte de *dār al-ṣinā'a* est donc particulièrement difficile à cerner car, comme l'a écrit Christophe Picard, « sous la plume de l'écrivain arabe de la période médiévale, le terme de *dār al-ṣinā'a* revêt plusieurs sens : technique avec la construction de navires, administratif, avec la gestion du chantier naval, l'approvisionnement et la fiscalité, politique enfin, avec l'idée de souveraineté qui s'attache souvent à ce terme »⁶. Le terme *inshā'* est au moins aussi polysémique, et donc problématique, que celui de *ṣinā'a*. Il peut davantage prendre le sens de chantier naval, mais les textes, notamment ceux de la fin de la période fatimide, ne permettent pas toujours de traduire *al-inshā'* par chantier⁷.

Les deux mots composant l'expression *dār al-ṣinā'a* sont riches de sens distincts. Le premier, *dār*, sert à désigner une maison, un entrepôt, et plus généralement un local couvert et clos. Dans certains cas, il pourrait même désigner une concession foncière, laissant alors le champ libre à une grande variété

5 Les termes italiens (*arsenale*, *darsena*), castillans (*arsenal*) et bien sûr français sont d'ailleurs dérivés de l'expression arabe.

6 Picard, « Les arsenaux musulmans de la Méditerranée et de l'océan Atlantique (VII^e-XV^e siècle) », p. 692.

7 Picard, « Les arsenaux musulmans de la Méditerranée et de l'océan Atlantique (VII^e-XV^e siècle) », p. 697.

d'interprétations⁸. Le mot *šinā'a* est lui aussi polysémique. Forgé à partir de la racine -š-n-ʿ-, il peut à la fois constituer un nom (*mašdar*) et un substantif lorsqu'il prend l'article arabe *-al-* ou dans certaines constructions grammaticales. Il s'utilise surtout pour évoquer, au sens large, une activité de fabrication, de travail manuel, et désigne aussi le lieu où se produisait cette activité. Il s'agit en quelque sorte d'un atelier⁹. Ainsi, l'expression *dār al-šinā'a* pourrait se traduire par manufacture, fabrique, voire encore notre moderne zone d'activités artisanales. N'importe quel atelier pouvait théoriquement être désigné sous ce vocable. Cependant, c'est bien par arsenal maritime ou chantier naval que l'expression fut généralement interprétée et ensuite traduite. Dans les sources de la période fatimide, le substantif *al-šinā'a* fut fréquemment employé sans le mot *dār*. Malgré cette omission, ce fut aussi par arsenal qu'il fut traduit¹⁰. Si la traduction systématique de *dār al-šinā'a* par arsenal n'est pas fondamentalement à remettre en cause, la traduction quasi systématique du terme *al-šinā'a* par l'arsenal ou le chantier naval paraît en revanche beaucoup plus problématique. Cela pourrait même dans certains cas constituer une erreur car, peu à peu, les sources donnèrent au terme *šinā'a* des significations qui n'eurent qu'un rapport très indirect avec le travail manuel et la construction navale. Les auteurs qui fournissent quelques renseignements sur ce thème n'étaient en rien des spécialistes. Il se peut qu'ils utilisèrent parfois certains termes l'un pour l'autre. En tout cas, selon les périodes, ils n'employèrent pas forcément le même vocabulaire pour désigner ce qui paraît être la même chose. Selon les moments, il se peut qu'il y ait eu des termes plus ou moins en vogue. Il faut donc faire attention aux époques de rédaction des sources utilisées, car il semble que l'on puisse noter une certaine évolution dans le vocabulaire entre les premières années fatimides et les dernières.

En Ifrīqiyya, c'est bien sous le vocable classique de *dār al-šinā'a* que les sites connus pour avoir abrité des arsenaux, fatimides ou pas d'ailleurs, apparaissent le plus fréquemment. C'est sous cette expression qu'est mentionné l'arsenal de Mahdia par le biographe du chambellan Jawdhar ou encore par le cadi al-Nu'mān qui évoque l'arsenal de Sousse, ou encore celui d'Almería, principale base navale des Umayyades d'al-Andalus¹¹. Le géographe Ibn Ḥawqal signale aussi en ces mêmes termes l'arsenal (*dār al-šinā'a*) de Palerme inséré dans la citadelle d'al-Khālīṣa où résidaient les gouverneurs fatimides de l'île avec toute

8 Denoix, « Notes sur une signification du terme *dār* », p. 285-288.

9 Dozy, *Supplément*, I, p. 848. Diem, Radenberg, *Dictionary*, p. 127.

10 Blau, *Dictionary*, p. 377. Ce dictionnaire, pourtant récent et complet, ne rend que les acceptions de « dock » et « shipyard » pour l'entrée *šinā'a*.

11 Nu'mān, *Majālis*, p. 165, 530. Jawdharī, *Sīrat Jawdhar*, éd. p. 99, 137, tr. p. 101, 132.

l'administration (cf. figure 16)¹². Dès cette période, d'autres termes ayant un rapport avec la construction navale apparaissent. Le cadi al-Nu'mān, évoquant l'effort de construction navale entrepris par le calife al-Mu'izz (953-975), indique que les deux arsenaux de Mahdia (*dāray al-ṣinā'a*) étaient devenus trop petits pour accueillir tous les navires de la flotte et que le calife « se souvint du bâtiment de l'arsenal de Sousse et du chantier qui s'y trouvait (*fa-dhakara 'imāra dār al-ṣinā'a bi-Sūsa wa-l-inshā' bihā*)¹³. Dans la phrase, l'auteur semble bien faire une distinction entre ce que nous traduisons par arsenal (*dār al-ṣinā'a*) et ce qui semble être un site particulier à l'intérieur de ce dernier, comme le relève l'expression « *al-inshā' bihā* ». Pourquoi, en effet, rajouter cette précision si cela n'avait pas une certaine importance ? Dans le contexte de la construction navale, la traduction classique d'*al-inshā'* est fabrication. Cette traduction ne paraît toutefois pas convenir ici et c'est bien avec le sens de chantier naval ou d'atelier naval qu'il faut entendre le terme. D'après la phrase, il existait une construction (*'imāra*), au sens d'un bâtiment, mais peut-être faut-il comprendre un mur de séparation, qui délimitait l'ensemble de la *dār al-ṣinā'a*. À l'intérieur de cet espace fermé se trouvait une zone particulière, la zone du chantier naval (*al-inshā'*). Fortifié par les Aghlabides au VIII^e siècle, l'arsenal de Sousse comportait un bassin fermé qui se trouvait peut-être entre le port et le ribat¹⁴. C'est certainement à l'abri dans ce bassin qu'al-Mu'izz souhaitait disposer ses navires et c'est donc sans doute là que se trouvait aussi le chantier de la *dār al-ṣinā'a* de la ville. Il est alors possible de tisser un lien entre les arsenaux de Sousse, de Mahdia et de Palerme. L'arsenal de Mahdia se composait en effet d'un bassin à l'abri des murailles et de galeries qui servaient d'entrepôts pour les matériaux de construction navale et l'armement¹⁵. Les textes ne mentionnent pas spécifiquement un chantier naval (*al-inshā'*), mais il fallait bien qu'il y existe physiquement un emplacement près du port où les navires étaient assemblés. À Palerme, la *dār al-ṣinā'a* se trouvait séparée du reste de la ville par la muraille qui protégeait le quartier d'al-Khāliṣa. Les vestiges de cet arsenal paraissent bien avoir été retrouvés sur ce qui correspond aujourd'hui à la Piazza de la Marina de Palerme¹⁶. Dans les trois cas, l'expression *dār al-ṣinā'a* désignait un espace délimité, fortifié, séparé du reste de l'ensemble urbain (cf. figures 4 et 6). Lorsque les auteurs employaient l'expression *dār al-ṣinā'a*, ils avaient en tête tous les éléments qui constituaient un arsenal,

12 Ibn Ḥawqal, *Ṣūrat al-ard*, éd. p. 119, tr. 1, p. 118.

13 Nu'mān, *Majālis*, p. 530.

14 Ya'qūbī, *Buldān*, éd. p. 348, tr. p. 210. Lézine, *Sousse et Tunis*, p. 108-109.

15 Jawdhārī, *Ṣūrat Jawdhar*, éd. p. 106, 128, tr. p. 106, 125.

16 Nef, « Islamic Palermo in the Dār al-Islām », p. 53, note 64.

depuis les magasins jusqu'au chantier, mais ils ne prenaient pas la peine d'en faire la liste.

Avec le passage en Égypte, le vocabulaire tend à se modifier. L'expression complète *dār al-ṣinā'a* se raréfie. Musabbihī et Yaḥyā al-Anṭākī, deux auteurs contemporains des premières décennies égyptiennes de la dynastie, mentionnent encore l'expression de *dār al-ṣinā'a*, alors que cela n'est plus le cas pour les historiens de la fin de la période fatimide comme Ibn al-Ṭuwayr (m. 1220), Ibn Mammātī (m. 1229) ou Makhzūmī (m. 1189)¹⁷. Musabbihī n'emploie l'expression qu'à une seule reprise et il se contente le plus souvent de citer la *ṣinā'a* de tel ou tel lieu¹⁸. Ainsi, il mentionne « la *ṣinā'a* du pont (*ṣinā'at al-jisr*) », ou « la *ṣinā'a* de Fustât (*ṣinā'at Miṣr*) »¹⁹. Seul le contexte permet de comprendre qu'il s'agit bien de l'arsenal et pas d'un atelier quelconque. Yaḥyā al-Anṭākī, dans un récit relatif à l'incendie d'une flotte fatimide vers 996 rajoute que le calife ordonna à son vizir de lancer la fabrication d'une flotte (*inshā' usṭūl*) et qu'elle fut faite à l'arsenal de Fustât (*dār al-ṣinā'a bi-Miṣr*)²⁰. Au XII^e siècle, de nouveaux vocables viennent presque, par leur fréquence, se substituer à l'expression *dār al-ṣinā'a*. Dans sa description du fonctionnement du Bureau des constructions navales (*dīwān al-'amā'ir*), Ibn al-Ṭuwayr évoque ainsi « l'atelier de fabrication de la flotte et des navires sultaniens de transport des céréales et du bois à brûler de la ville de Fustât » (*ṣinā'at al-inshā' bi-Miṣr al-usṭūl wa-l-marākib al-ḥāmala li-l-ghullāt al-sulṭāniyya wa-l-aḥṭāb*)²¹. Ibn Mammātī consacre un chapitre à ce qu'il nomme la *ṣinā'at al-'amā'ir*, littéralement l'« atelier des constructions (ou des flottes) »²², mais il rajoute aussitôt qu'on l'appelle en fait « l'atelier de fabrication » (*ṣinā'at al-inshā'*) ou « l'atelier du chantier naval », les deux traductions étant ici possibles²³. Par rapport aux auteurs égyptiens du XI^e siècle, on note ainsi deux termes, l'un presque totalement inédit ; *al-'amā'ir*, et l'autre qui apparaît sous sa forme substantivée ; *al-inshā'*, qui viennent s'ajouter au classique *ṣinā'a*.

Comme *ṣinā'a*, le terme *inshā'* un *maṣdar* prenant dans certains cas une valeur verbale et un substantif (*al-inshā'*). Sous sa première forme, c'est le terme le plus employé par tous les auteurs de langue arabe dès qu'il s'agit de parler de l'action de construire un navire ou une flotte. Quelles que soient l'époque ou l'aire géographique considérée, ce n'est en effet jamais le verbe *ṣana'a* qui est

17 Musabbihī, *Nuṣūṣ*, p. 15. Anṭākī, *Histoire*, XXIII, p. 447.

18 Musabbihī, *Nuṣūṣ*, p. 15.

19 Musabbihī, *Nuṣūṣ*, p. 15, 16. Musabbihī, *Akhbār Miṣr*, p. 10, 46.

20 Anṭākī, *Histoire*, XXIII, p. 447-449.

21 Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 94.

22 Nous tenterons de trancher entre les deux possibilités dans les lignes à venir.

23 Ibn Mammātī, *Qawānīn*, p. 348.

utilisé, mais bien *inshā'*. Toutefois, c'est peu à peu en tant que substantif, avec le sens de fabrication, qu'il se multiplie dans les sources. Le vocable *al-inshā'* n'est en fait pas véritablement une nouveauté du XII^e siècle car il apparaît déjà chez le cadī al-Nu'mān. Chez cet auteur, le terme a cependant un sens légèrement différent de celui de fabrication puisque nous avons vu qu'il faut davantage l'entendre comme le chantier naval en tant que tel. L'utilisation généralisée du substantif *al-inshā'* pourrait correspondre à une période tardive de la dynastie car il n'apparaît de manière régulière pour désigner des sites de construction navale fatimides que chez Ibn al-Ṭuwayr et Ibn Mammātī. Ces derniers n'utilisent jamais l'expression *dār al-ṣinā'a* et ils ne semblent pas non plus considérer comme suffisamment explicite de parler de *ṣinā'a* seulement. Selon nous, il faut voir là le signe qu'à cette période (XII^e-XIII^e siècle), le terme *al-ṣinā'a* seul ne sous-entendait pas automatiquement l'arsenal ou la construction navale. Pour être sûr que le lecteur ne se méprenne pas, il était peut-être nécessaire de préciser qu'il s'agissait de l'atelier de construction des navires. Ibn al-Ṭuwayr, en accolant *inshā'* à *ustūl*, semble bien désigner l'arsenal maritime de Fustāt²⁴. La confusion règne donc chez les auteurs qui évoquent la construction navale. Cette confusion était peut-être due à l'absence de réelle spécialisation dans les navires car, pendant une grande partie de la période fatimide, un bateau de commerce pouvait tout à fait être qualifié de navire de guerre dès que des soldats y embarquaient²⁵. Nous verrons toutefois qu'il existait une certaine spécialisation et que les Fatimides ne paraissent pas avoir fait construire leurs navires n'importe où.

L'autre terme qui fait son apparition au XII^e siècle est celui de *'amā'ir*, terme d'autant plus difficile à traduire car il est le pluriel à la fois du mot *'imāra* qui a le sens de flotte ou d'escadre et de *'imāra* ou *'amāra* qui signifie construction²⁶. Formé à partir de la racine *-l-m-r-* qui signifie construire, bâtir, ce terme est totalement absent des textes de Yaḥyā al-Anṭākī et de Musabbihī. Si la racine se retrouve une fois chez le cadī al-Nu'mān dans son évocation de l'arsenal de Soussse, c'est avec le sens de bâtiment, d'édifice de l'arsenal (*'imārat* ou *'amārat dār al-ṣinā'a*), et pas du tout avec celui de flotte (*'amāra*)²⁷. Dans la première

24 Le terme *ustūl* (pl. : *asātil*) peut parfois prendre le sens de navire de guerre. Cependant l'emploi par Ibn al-Ṭuwayr du singulier pour *ustūl* et du pluriel pour bateaux nous incite à penser qu'il désigne bien la flotte de guerre. Cf. Dozy, *Supplément*, I, p. 22. Blau, *Dictionary*, p. 11.

25 Picard, *La mer et les musulmans*, p. 112-119.

26 Dozy, *Supplément*, II, p. 171. Lane, *Lexicon*, v, p. 2156.

27 Précisons ici pour les non-arabisants qu'en arabe seules les voyelles longues s'écrivent, c'est-à-dire celles translittérées en ā, ū, ī. Les autres sont prononcées, mais n'apparaissent pas physiquement dans le mot. Aussi est-il difficile dans le cas présent de savoir si l'on doit

moitié du XI^e siècle, une lettre de la Geniza cite un certain ‘Abd Salām, qualifié de « responsable de construction des navires du *dīwān* (*mutawallī ‘imārat al-marākib al-dīwān*) »²⁸. L'utilisation du terme *‘amā’ir* est difficile à dater avec précision mais on le trouve une première fois chez Ibn al-Ma’mūn (m. 1192-93) lorsqu'il indique qu'en 1124-1125, au moment des célébrations de la cérémonie de lustration de la colonne du Nilomètre de Rawḍa, le vizir al-Ma’mūn al-Baṭā’ihī se rendit à l'atelier des constructions navales de Fustât (*šinā‘at al-‘amā’ir bi-Miṣr*) afin de mettre à l'eau quelques embarcations²⁹. Le terme se trouve ensuite chez des auteurs comme Ibn al-Ṭuwayr ou Ibn Mammātī et on sait que le *dīwān al-‘amā’ir* existait déjà dans les années 1130³⁰. Enfin, Maqrīzī utilise lui aussi un terme presque identique à celui d'al-Nu‘mān lorsqu'il aborde le thème de l'arsenal de Fustât à l'époque de Saladin. Il signale alors la « *šinā‘at al-‘imāra/‘amāra* »³¹. Il est possible que l'évolution du vocable traduise une transformation de la fonction de l'arsenal, mais l'aridité des sources ne permet malheureusement pas d'explorer plus avant l'hypothèse.

Les mots employés pour désigner l'arsenal ou le chantier naval ne disent que peu de choses des infrastructures qui existaient et permettaient la construction navale à l'époque médiévale. Les études réalisées sur les chantiers de construction navale du monde musulman mettent en évidence que le terme *dār al-šinā‘a* n'impliquait pas automatiquement des bâtiments spécifiques. À cette époque, et cela remontait à la plus haute antiquité, les navires pouvaient être construits à ciel ouvert³². Une contrainte existait néanmoins, il fallait stocker les pièces de bois et autres matériaux sensibles dans des lieux couverts, des entrepôts, afin qu'ils échappent aux intempéries et aux insectes. Une plage, une berge dégagée pouvaient donc servir de chantier de construction navale à condition que le stockage des divers matériaux se fasse à proximité. Les conditions finalement relativement sommaires nécessaires à l'existence d'un arsenal maritime ou d'un simple chantier rendaient relativement aisés les déplacements des sites de construction navale. Nous avons cependant vu qu'en Ifrīqiyya et en Sicile, à chaque fois que l'expression *dār al-šinā‘a* était utilisée dans les textes du X^e siècle, cela correspondait à une zone séparée du reste de

prononcer un -a- ou un -i- pour la première syllabe car les deux sont possible et le sens est bien entendu différent.

28 TS NS J 198, feuillet 3, marge, l. 4, éd. Gil, *Malkhūt*, II, doc. 291, p. 875-880.

29 Ibn al-Ma’mūn, *Akhbār Miṣr*, p. 75. Sanders, *Fatimid Cairo*, p. 112-114.

30 Ibn Muyassar, *Muntaqā*, p. 128-129. Maqrīzī, *Itti‘āz*, I, p. 163.

31 Maqrīzī, *Khiṭaṭ*, III, p. 616, 624.

32 C'était évidemment le cas en al-Andalus ou encore en Ifrīqiyya. Picard, *Océan Atlantique*, p. 274. Djelloul, « Histoire topographique de Mahdia et ses environs au Moyen Âge », p. 71-103. Lézine, *Sousse et Tunis*, p. 108-109. Lézine, *Mahdiyya*, p. 49-53.

la ville par une muraille et, dans deux cas sur trois au moins, à un bassin fortifié. En Égypte, la plupart des textes évoquant les arsenaux de l'époque fatimide ne mentionnent aucunement un bassin fermé et fortifié à la manière de ce qui existait en Ifrīqiyya. Ce type de structure se rencontrait par contre sur le littoral syro-palestinien, à Acre ou Tyr notamment, mais il est peu probable que ces cités aient été utilisées comme arsenal par les califes du Caire³³.

Par contre, en Égypte, les textes témoignent de l'existence d'une séparation physique sous la forme d'une enceinte plus ou moins fortifiée, placée entre le site même du port et le lieu où se faisait la construction navale³⁴. Pour preuve que ce bâtiment était fermé et, d'une certaine manière, isolé du reste de la ville, lors des processions califales entre Le Caire et Fustât, le calife pénétrait dans l'arsenal de Fustât par une porte (*bāb al-ṣinā'a*), il traversait et ressortait par une autre porte³⁵. Il est du reste possible que l'édifice en question n'ait compté que trois murs d'enceinte, le quatrième côté étant délimité par le Nil. La zone ainsi formée constituait peut-être un espace réservé à la construction navale, et tout ce qui s'y produisait était du ressort de l'arsenal et de son administration. Cela pourrait expliquer que vers 1024, lorsque le corps d'un noyé fut rejeté par le fleuve dans ce que Musabbiḥī qualifie de « palais du Nil (*dār al-Nīl*) », le corps n'ait pas pu être récupéré par la famille sans l'acquiescement d'un droit exigé par les hommes de l'administrateur de la *ṣinā'a* (*aṣḥāb mutawallī al-ṣinā'a*)³⁶. L'expression *dār al-Nīl* n'apparaît dans aucune autre source et pourrait peut-être désigner la *dār al-ṣinā'a*³⁷. À Alexandrie, le site qualifié de *ṣinā'a* était lui aussi fermé et gardé. Makhzūmī évoque en effet le porteur de la clé (*āmīl miḥṭāḥ al-ṣinā'a*) et les gardes de la *ṣinā'a* (*al-ḥurrās bi-l-ṣinā'a*)³⁸.

Loin de désigner seulement un site de construction de navires, l'expression *dār al-ṣinā'a* revêtait aussi un sens plus administratif, voire politique³⁹. C'est d'ailleurs dans l'arsenal de Fustât que se trouvait le siège de l'administration navale au XII^e siècle au moins⁴⁰. Ainsi, le vocable a pu désigner ce que nous appellerions aujourd'hui l'Amirauté qui, nous l'avons vu, changea de nom selon

33 Bramoullé, « Les villes maritimes fatimides en Méditerranée orientale (969-1171) », p. 93-116.

34 Ce phénomène a été montré pour al-Andalus. Cf. Torres-Balbás, « Attarazanas hispano-musulmanas », p. 188-209.

35 Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 192. Maqrīzī, *Khiṭaṭ*, III, p. 623.

36 Musabbiḥī, *Akhbār Miṣr*, p. 38-39.

37 Musabbiḥī, *Akhbār Miṣr*, p. 38, note 2, p. 10.

38 Makhzūmī, *Minhāj*, p. 10. Il n'est cependant pas tout à fait sur que le vocable *ṣinā'a* désigne ici l'arsenal d'Alexandrie.

39 Sur ce point voir Cahen, « Douanes et commerce dans les ports méditerranéens de l'Égypte médiévale d'après le *Minhādj* d'al-Makhzūmī », p. 217-314.

40 Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 192. Maqrīzī, *Khiṭaṭ*, III, p. 623.

les périodes⁴¹. Comme toute administration, cela impliquait la présence de bâtiments nécessaires à l'organisation de l'approvisionnement et du fonctionnement de l'arsenal. Les textes témoignent du sens éminemment politique de l'expression *dār al-ṣinā'a* qui constituait le lieu par excellence de l'exercice de la souveraineté califale. S'il était relativement facile de transférer le site même de la construction navale, les services administratifs ne pouvaient se déplacer aussi aisément. Cela put contribuer à créer une dissociation physique entre le lieu où se trouvait l'administration de l'arsenal et le ou les sites de la construction navale.

En outre, plusieurs textes évoquent le terme *al-ṣinā'a* avec une connotation qui n'a que peu à voir avec la construction navale. La signification du vocable *al-ṣinā'a* semble alors dépasser le cadre de la construction navale pour désigner une vaste zone d'activité sous contrôle de l'État où à l'instar des grandes zones portuaires modernes de trafics de conteneurs, fermées et dont l'accès était contrôlé par divers services administratifs, les marchandises comme les hommes ne pouvaient y pénétrer et en sortir uniquement après avoir reçu l'autorisation des services compétents.

1.2 *La ṣinā'a : une zone d'activité sous contrôle de l'État ?*

Parmi les multiples occurrences du vocable *ṣinā'a*, il en est une qui, particulièrement à l'époque fatimide, vient brouiller l'idée que l'on se fait généralement de ce qui était désigné par ce terme de *ṣinā'a*. Faute d'une traduction plus appropriée, c'est le plus souvent par arsenal que le mot *ṣinā'a*, précédé ou non de l'article *-al-* a généralement été traduit. Or, il semble bien qu'il ait existé comme un hiatus entre ce que désignait réellement le terme utilisé sans le mot de *dār*, et l'expression complète *dār al-ṣinā'a*. Plusieurs chercheurs ont émis l'hypothèse que, dans certains documents, le vocable *ṣinā'a* ne désignait pas nécessairement un arsenal, mais prenait un sens beaucoup plus étendu qui avait plus à voir avec l'activité économique au sens large qu'avec la seule construction navale pourtant presque naturellement sous-entendue par le terme de *ṣinā'a*⁴². Il est du reste possible que le site que les auteurs nommaient simplement *al-ṣinā'a* était l'arsenal, mais comprenait des activités qui semblent aujourd'hui impossibles à faire cohabiter avec ce que nous appelons un arsenal maritime.

41 Ibn al-Muqaffa', *Egyptian Church*, II-3, éd. p. 209, tr. p. 325. Ibn al-Tuwayr, *Nuzhat*, p. 94.

42 Goitein, *Mediterranean Society*, I, p. 189, 340. Stern, « A Petition to the Fāṭimid Caliph al-Mustansir concerning a conflict within the Jewish Community », p. 214-216. Cahen, « Douanes et commerce dans les ports méditerranéens de l'Égypte médiévale d'après le *Minhādj* d'al-Makhzūmī », p. 243 note 1. Plus récemment, le Professeur Christophe Picard a développé cette idée. Cf. Picard, « Les arsenaux musulmans de la Méditerranée et de l'océan Atlantique (VII^e-XV^e siècles) », p. 692, 699.

Certaines sources, notamment les lettres de la Geniza, tendent en effet à mettre en évidence la connotation économique que recouvrait le mot *šinā'a* sous les Fatimides. Il faut tout d'abord remarquer que les documents qui font de la *šinā'a* un lieu où se déroulaient des opérations commerciales ou douanières, n'utilisent jamais l'expression complète de *dār al-šinā'a* mais se limitent au terme *šinā'a* seul. Le sens classique d'arsenal n'est jamais donné ni même sous-entendu par les lettres de la Geniza lorsqu'elles utilisent ce vocable. Ainsi, les lettres signalent souvent le paiement de taxes ou de droits de déchargement et de passage à la *šinā'a* (*ḥaqq nuzūl wa jawāz, ḥaqq al-wājib al-šinā'a*), ou bien la pesée des marchandises (*wazn al-šinā'a*)⁴³. Musabbiḥī évoque à plusieurs reprises un fonctionnaire qui, vers le milieu des années 1020, paraît avoir eu des responsabilités importantes dans l'État fatimide et qui était qualifié d'administrateur ou de maître de la *šinā'a* (*mutawallī, ṣāhib al-šinā'a*)⁴⁴. Les passages dans lesquels cet individu apparaît ne se réfèrent jamais clairement à la construction navale ni au contrôle douanier. Ces deux activités ne sont pas exclues pour autant ainsi que nous le verrons plus loin⁴⁵. Dans son traité des douanes de l'époque fatimide, Makhzūmī mentionne à plusieurs reprises la *šinā'a* de la ville d'Alexandrie. L'auteur de citer les « deux inspecteurs à la porte de la *šinā'a* », le « porteur de clés de la *šinā'a* », le « gardien de la *šinā'a* », ou encore « des jeunes qui transportent des marchandises à l'aide de barques entre les navires et la *šinā'a* »⁴⁶. Un secrétaire à l'importation (*kātib al-wurūd*) dans « la *šinā'a* Bien Gardée (*al-maḥrūsa*) d'Alexandrie » est aussi mentionné ainsi que des marchandises stockées dans un entrepôt de cette même *šinā'a*. On trouve encore des références au « magasin de la *šinā'a* du Quint (*makhāzin šinā'at al-khums*) »⁴⁷. Si aucune de ces allusions à la *šinā'a* ne paraît être en rapport avec la construction navale, elles font par contre toute référence à des opérations douanières qui étaient effectuées dans la *šinā'a* d'Alexandrie. Ces mentions se rapprochent de certains passages d'Ibn Abī Ṭayyi' reproduits

43 TS Arabic Box 30. 123, feuillet 3, l. 6-7, éd. Gil, *Malkhūt*, II, doc. 270, p. 804. TS NS 154. 160, recto, l. 5, éd. Gil, *Malkhūt*, III, doc. 323, p. 64. ENA 4010 et TS 20.162, f. 31, verso l. 10. TS 18 J 2, f. 3, l. 16, éd. Princeton Geniza Project.

44 Musabbiḥī, *Akḥbār Miṣr*, p. 37, 38-39, 53, 95-96. Maqrīzī, *Itti'āz*, II, p. 144.

45 Cf. notre chapitre concernant l'administration des arsenaux fatimides et de leur fonctionnement.

46 Makhzūmī, *Mīnhāj*, p. 10.

47 Makhzūmī, *Mīnhāj*, p. 46. Le *khums* était à la fois une taxe d'un cinquième dont devaient s'acquitter les marchands *Rūms* arrivant à Alexandrie, à moins d'un accord passé entre les Fatimides et l'État d'origine de ces marchands, et c'était également le nom d'une administration chargée de faire payer cet impôt aux marchands étrangers. Cf. Ibn Mammāṭī, *Qawānīn*, p. 326-327. Cahen, « Douanes et commerce dans les ports méditerranéens de l'Égypte médiévale d'après le *Mīnhādj* d'al-Makhzūmī », p. 35-242. Rabie, *Financial system*, p. 90-93.

par Abū Shāma et Maqrīzī. Ibn Abī Ṭayyī^a, repris par Maqrīzī, relate ainsi que Saladin mit un terme aux taxes douanières (*mukūs*) qui étaient perçues à la *šinā'a* de Fustât (*Miṣr*)⁴⁸. Sur plus de quatre-vingts taxes abolies, onze concernaient la *šinā'a* (cf. tableau 7).

TABLEAU 7 Liste des taxes abolies par Saladin à la *šinā'a* de Fustât^a

| Taxes prélevées sous les derniers Fatimides | Sommes (en dinars) |
|--|-----------------------|
| Prélèvements de la <i>šinā'a</i> (<i>munfalit al-šinā'a</i>) pour l'acquittement des droits établis sur ce qu'on y reçoit en soie, cuivre, étain, corail et objets précieux. | 5 193 |
| Le droit d'exportation de la <i>šinā'a</i> à Fustât (<i>al-šādir 'an al-šinā'a bi-Miṣr</i>). | 6 666 |
| Droits sur l'inspection (<i>rusūm al-taftīsh</i>) faite à la <i>šinā'a</i> , sur les épices et autre | 217 |
| Droit (<i>wājib</i>) sur le lin brut arrivant à la <i>šinā'a</i> | 100 |
| Droits sur les céréales (<i>rusūm wājib al-ghallāt</i>) telles que les grains arrivant à <i>al-šinā'a</i> , à al-Maqṣ, au débarcadère (<i>munīya</i>), au pont (<i>jisr</i>), aux deux granges des marchands de paille (<i>tabbānīn</i>), au poste douanier (<i>mafālit</i>) de <i>jazīrat al-dhahab</i> , de Tamouah, et de <i>Sar al-Daraj</i> | 6 000 |
| Droit de douane (<i>maks</i>) sur les moutons arrivant à la <i>šinā'a</i> | 36 |
| Droit de douane sur le papier envoyé à la <i>šinā'a</i> et droit d'inspection | 100 |
| Droit de sortie prélevé par l'officier (<i>falt al-'arīf</i>) à la <i>šinā'a</i> de l'exportation (<i>bi-l-šinā'a al-šādīra</i>) ^b | 200 |
| Droit de sortie des marchandises de la <i>šinā'a</i> (<i>falt al-ta'arīf</i>), et chargement des épices et des marchandises | 216 |
| Déclaration (<i>munfalat</i>) du tarif à la <i>šinā'a</i> | 28 |
| Droits (<i>rusūm</i>) de protection des deux <i>šinā'a</i> (<i>šinā'atayn</i>) | 400 |
| TOTAL | 19 156 |

a Maqrīzī, *Khīṭaṭ*, I, p. 279-281.

b Je remercie le Professeur Mordechai A. Friedman pour m'avoir communiqué des références qui permettent d'éclaircir quelque peu ce passage obscur du texte de Maqrīzī. Le terme *falt* est en effet employé dans plusieurs lettres de la Geniza avec le sens de droit de sortie des marchandises. Cf. TS 10 J 12, f. 10, verso, l. 10. TS 8 J 22, f. 10, verso, haut, éd. Gil, *Malkhūt*, II, doc. 255, p. 757-761. Goitein, *Mediterranean Society*, II, p. 367, p. 607 note 16.

48 Abū Shāma, *Rawḍatayn*, I-2, p. 443, 532-533.

Sans reprendre point par point toutes ces références, qui sont d'ailleurs parfois obscures, on constate que bien souvent il s'agissait de taxes prélevées sur ce que l'on appellerait aujourd'hui des services ; la surveillance, le transport de marchandises qui transitaient par la *šinā'a*, donc des taxes indirectes (*mus-takhrājāt*) qui n'avaient à peu près rien à voir avec la construction navale⁴⁹. Comme à Alexandrie, on note l'existence à Fustât, de prélèvements pour surveiller les deux *šinā'a*. Ainsi que l'a fait remarquer Yaacov Lev, le gardiennage des *šinā'a* devait davantage constituer une source de dépense qu'une rentrée fiscale, à moins de considérer que celui ou ceux qui surveillaient les deux *šinā'a* achetaient en fait à l'administration le droit de pratiquer cette surveillance et se remboursaient ensuite en prélevant un droit ou une taxe sur les marchands. Ces derniers ne pouvaient pas s'y soustraire car il semble qu'ils n'aient eu d'autre choix que d'entreposer leurs marchandises à la *šinā'a* pour y effectuer les diverses opérations douanières. Que la surveillance soit exercée par des gardiens fonctionnaires de l'État égyptien ou par des hommes qui avaient acheté le droit d'exercer la garde à l'administration, il n'y avait pas réellement de différence pour les marchands qui ne pouvaient se soustraire à ce service. Dans les années 1130 enfin, plusieurs lettres de la Geniza font référence à un « fermier de la *šinā'a* (*dāmin al-šinā'a*) » de Fustât et d'al-Maq qui prélevait des taxes sur les marchands accostant sur les berges du Nil⁵⁰. Selon les textes, il existait donc à Fustât une *šinā'a* qui avait bien le sens d'arsenal et une autre qui constituait davantage une zone pour les opérations commerciales et douanières. Le tout est alors de déterminer si ces deux *šinā'a* formaient un seul ensemble ou si les auteurs désignaient en fait deux sites distincts. Une réponse à cette question se trouve dans l'ouvrage d'Ibn al-Ṭuwayr qui décrit la procession califale lors de la célébration de lustration de la colonne du Nilomètre de Rawḍa. Sur le parcours de la procession qui le menait de son palais du Caire jusqu'au Nilomètre, le calife passait par la *šinā'a* où se trouvait le *dīwān al-'amā'ir* et, se détournant (*mun'aṭaf*), il passait ensuite par « l'autre *šinā'a* qui servait pour les droits de douane » (*al-šinā'a al-ukhrā' wa kānat hadhihi bi-rasm al-maks*)⁵¹. Ce texte met en évidence que l'« autre *šinā'a* » se trouvait ailleurs, sans doute en retrait vers l'est par rapport à l'arsenal. Selon nous, il est assez clair qu'au XII^e siècle, l'« autre *šinā'a* » et la *šinā'at al-'amā'ir* se trouvaient dans deux sites distincts, mais néanmoins proches. Dans un autre passage, Ibn al-Ṭuwayr précise que le « Bureau du *Kharāj* et des taxes non canoniques (*dīwān al-kharājī wa-l-hilālī*) »

49 Sur ce dernier terme cf. Bianquis, « Le fonctionnement des *dīwān*-s financiers d'après al-Musabbihī », p. 60.

50 TS 13 J 13 f. 10, l. 17-20, éd. Goitein, Friedman, *Sefer Hōdū*, IV-B, doc. 59 p. 298.

51 Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 192.

se trouvait dans la *šinā'a* utilisée pour les taxes sur les importations et les exportations (*bi-l šinā'a li-l-šādirīn wa-l-wāridīn*), qui était en fait « l'autre *šinā'a* »⁵². Cette description correspond aux dernières décennies de la dynastie. La dissociation physique entre le site de l'arsenal et le site de la douane n'a peut-être pas toujours existé. Compte tenu de la migration des berges du Nil vers l'ouest, il est possible de penser que le site de la douane correspondait à une ancienne localisation de la *šinā'a* de Fustât qui fut abandonnée par la construction navale du fait de l'éloignement progressif du lit du Nil, mais où les autorités conservèrent l'habitude d'y faire prélever les droits de douanes ou d'affranchissement.

Parmi les éléments qui contribuèrent à l'enchevêtrement de sens du vocable *šinā'a*, il y a cette pratique d'y faire payer les taxes aux marchands. Les lettres de la Geniza mettent en évidence une évolution qui contribua à alimenter la confusion. Comme nous le verrons dans les lignes consacrées à la douane (chapitre 9), les lettres pourraient révéler ce qui s'apparente à une césure chronologique, notamment à Fustât. On constate en effet la disparition des mentions d'un certain nombre de *dār* comme lieux de taxation des marchands, notamment les marchands juifs et sans doute aussi ceux issus du *dār al-islām* et le maintien du terme *šinā'a* pour désigner le lieu unique de taxation notamment à Fustât⁵³. Ces transformations sont, selon nous, révélatrices d'une nouvelle donne administrative qui pourrait correspondre à l'arrivée au pouvoir de Badr al-Jamālī. Faut-il y voir une pure coïncidence ? C'est justement aussi dans les années 1070 que les textes mentionnent un certain Abū al-Faḍl Yaḥyā b. Ibrāhīm, administrateur (*mutawallī*) à la fois du *dīwān al-šinā'a* et du « Bureau des Portes (*dīwān al-abwāb*) » qui n'était autre que l'autre nom du *dīwān al-kharājī wa-l-hilālī*⁵⁴. Ce service se trouvait justement dans « l'autre *šinā'a* » dont l'emplacement pourrait bien correspondre au site initial de la construction navale fatimide à Fustât⁵⁵.

Cette période coïncide avec l'affirmation du *Matjar*, une des institutions douanières dont la tâche essentielle consistait à procurer à l'arsenal maritime de Fustât les matériaux de construction navale selon un système qui, en substance, consistait à faire payer plus ou moins de taxes douanières aux marchands

52 Le terme *hilālī* renvoie au vocable *hilāl*, désignant la nouvelle lune, et il désigne des taxes non canoniques qui, contrairement aux impôts considérés comme valides par le droit musulman et qui se prélevaient une fois l'an, étaient prélevées de manières sans doutes mensuelles. Cf. Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 93.

53 La chose était peut-être légèrement différente à Alexandrie.

54 Sur notre homme cf. Ibn al-Muqaffa', *Egyptian Church*, 11-3, éd. p. 209, tr. p. 325. Sur le site de la *šinā'a* voir Ibn al-Ṭuwayr. Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 93.

55 Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 192.

étrangers qui arrivaient en apportant ces matériaux stratégiques⁵⁶. À partir des années 1050-1060, le lien entre la construction navale et la douane tendit donc à se renforcer et, peut-être pour des raisons pratiques, Badr put décider de réunir les deux services entre les mains d'un même individu et sur le même site. Il est difficile de dire avec certitude à quel moment le *dīwān al-abwāb* fut installé dans « l'autre *šinā'a* ». Peut-être cette opération fut-elle effectuée dès le vizirat de Badr. Il est en tout cas certain qu'al-Afḍal transféra à Fustât tous les grands ministères et donc qu'à cette époque la réunion des deux services sur le même site avait très certainement été réalisée. Quoi qu'il en soit, la disparition des allusions aux diverses *dār* comme sites de paiement des taxes peut être perçue comme la volonté de Badr ou de son fils de rationaliser l'administration des douanes. Il fut sans doute décidé de regrouper au sein d'un unique grand service, désigné comme *dīwān al-abwāb*, tous les sites où les marchands se rendaient pour obtenir les autorisations et les certificats qui s'apparentaient finalement à des droits de douane. Cela pourrait aussi expliquer que, peu à peu, les auteurs aient pris l'habitude d'évoquer la *šinā'a* comme une *zone d'activité économique sous contrôle de l'État*.

La naissance de cette pratique à la fin du XI^e siècle pourrait ainsi constituer une étape déterminante dans le développement de la confusion des textes quant à l'utilisation du terme *šinā'a*. Cette confusion était entretenue à Alexandrie où le vocable *šinā'a* semble plus encore en rapport avec les activités commerciales et douanières qu'avec la construction navale à propos de laquelle les sources ne disent quasiment rien⁵⁷. Dans cette cité, les lettres de la Geniza et le *Minhāj* paraissent bien plus désigner par *šinā'a* une sorte de vaste zone artisanale et d'entrepôts où toutes les marchandises débarquées étaient gardées dans des magasins. Dans la *šinā'a* se trouvait apparemment la douane (*al-maks*), et peut-être aussi la *Dār Mānak al-iskandariyya* qui constituait apparemment un local à l'intérieur de la *šinā'a* d'Alexandrie où se déroulaient les ventes à l'encan des marchandises⁵⁸. Les services fiscaux et douaniers du Quint (*khums*) et du *Matjar* chargés de faire payer les taxes aux étrangers et de collecter les matières premières stratégiques nécessaires à la construction navale se trouvaient sans doute dans ces mêmes locaux⁵⁹. Makhzūmī met en évidence

56 Nous reviendrons en détail sur le fonctionnement de ce service dans les lignes consacrées au financement de la construction navale. Cf. Chapitre 9, § 1 « L'approvisionnement en matériaux stratégiques : entre faux problème et vraie difficulté ».

57 Cf. notre sous-chapitre sur les arsenaux de la côte.

58 Makhzūmī, *Minhāj*, p. 11. TS. 12. 335, recto, l. 17, 20, éd. Gil, *Malkhūt*, III, doc. 487, p. 625. TS 12. 434, feuillet 2, l. 21, éd. Frenkel, *Alexandria*, doc. 23, p. 324-328.

59 Cahen, « Douanes et commerce dans les ports méditerranéens de l'Égypte médiévale d'après le *Minhāj* d'al-Makhzūmī », p. 242-243, 257-262.

que, comme à Fustât, l'enceinte ou le bâtiment de la *ṣinā'a* était fermé et son accès n'était pas libre, car celui qui voulait y pénétrer devait passer devant des inspecteurs et les gardiens des différentes portes. Le fait que les marchandises étaient acheminées à l'aide de barques depuis les navires jusqu'à la *ṣinā'a* suggère aussi que cet édifice se trouvait à faible distance de la mer comme cela aurait été le cas s'il s'était agi de l'arsenal de la ville. En outre, durant la période fatimide, seul le port oriental paraît avoir été utilisé. Cela conduit donc à penser que le bâtiment de la *ṣinā'a* donnait sur le port oriental, le plus fréquenté. Il se peut ainsi que ce que les marchands appelaient du nom de *ṣinā'a* constituait une vaste zone sous contrôle de l'administration fatimide dans laquelle se trouvaient à la fois un espace consacré à la construction navale, et surtout, à l'époque qui nous occupe, toutes les activités douanières. Les magasins et entrepôts cités dans le *Minhāj* se situaient sans aucun doute à l'intérieur de ce bâtiment fermé dont les textes ne précisent cependant pas la position qu'il est peut-être possible de retrouver sur une représentation tardive de la cité. La localisation de la *ṣinā'a* d'Alexandrie pourrait en effet assez bien correspondre au plan qu'Ugo Comminelli dressa de la ville au xv^e siècle (cf. figure 9, 21).

Réalisée trois siècles après la disparition des Fatimides, la plus ancienne représentation connue d'Alexandrie réalisée par Ugo Comminelli montre un édifice ou plutôt une enceinte fermée par quatre murs, le mur nord donnant directement sur le port oriental est percé de deux étroites portes. Deux tours surplombent le quadrilatère dépourvu de toit, l'une se trouve à l'angle nord-est tandis que l'autre domine une porte qui semble permettre la communication à la fois entre le port, la ville et le bâtiment. L'ensemble ainsi délimité formait ce que l'auteur nomme la douane (*doana*) et l'arsenal. Le terme douane ou *doana* est dérivé de l'arabe *dīwān*. Les traductions du vocable sont multiples ; bureau, service, ministère, mais aussi, dans le langage des marchands, l'administration et plus particulièrement l'administration douanière. En 1161-1162, le vizir Dirghām fit construire une tour sur la porte de la mer (*bāb al-baḥr*) qui pourrait assez bien correspondre à celle représentée ici sous le vocable *pota principalis*⁶⁰. Les lettres de la Geniza attestent qu'il s'y trouvait un fonctionnaire chargé de vérifier les autorisations d'entrée et de sortie de la ville afin que personne ne puisse quitter l'enceinte urbaine sans s'être acquitté du paiement des taxes⁶¹. La comparaison de cette représentation avec d'autres planches ou cartes plus tardives de la ville semble mettre en évidence qu'il s'agissait bien de

60 Maqrīzī, *Ittī'āz*, III, p. 256.

61 Bodl. MS Heb. d.66, f. 54, recto, l. 5, éd. Gil, *Malkhūt*, IV, doc. 704, p. 328. MS Strasbourg 4110, f. 88, recto, l. 8, éd. Gil, *Malkhūt*, IV, doc. 714, p. 355. Bodl. MS Heb. c.28, f. 35, recto, l. 25-27, éd. Mann, *Jews*, II, doc. 13, p. 273-274.



FIGURE 21 Alexandrie vers 1470 par Ugo Comminelli (détail)

la porte de la mer⁶². Il y a ainsi quelques chances pour que l'emplacement de la *šinā'a* fatimide corresponde à celui du bâtiment qualifié d'*arsenal* et de *doana* en 1472 (cf. figure 21). On ne peut guère aller plus loin dans la tentative de localisation de la *šinā'a* d'Alexandrie à l'époque fatimide ou bien dans l'aspect que put avoir ce bâtiment, notamment après le sac d'Alexandrie par les troupes de Guy de Lusignan en 1365. Ses troupes ravagèrent les quartiers commerciaux de la ville. Cela pourrait expliquer que 100 ans plus tard, Ugo Comminelli ne dessina aucun édifice à l'intérieur de ce quadrilatère qualifié d'*Arsinale*.

Dans la représentation schématique de l'île de Tinnîs réalisée dans la première moitié du XI^e siècle, la *šinā'a* est clairement localisée à l'extérieur des murailles de la ville même, dans ce que l'auteur appelle le faubourg (*al-rabaḍ*) ouest, avec le palais du gouverneur (*dār al-imāra*) et les divers services commerciaux de l'administration (*al-dīwān*) ainsi que deux cours pour les marchandises (*'arṣatayn li-l-tajā'ir*). Non seulement le port ou plutôt les ports de la cité ne se trouvaient à proximité immédiate de la *šinā'a*, mais ils en étaient séparés par la muraille. En outre, le fait que les services commerciaux principaux se soient trouvés près de la *šinā'a* conforte l'idée qu'à Tinnîs comme à Alexandrie, le terme *šinā'a* désignait moins un arsenal maritime qu'un espace

62 Notamment avec les cartes de 1766 et de 1785 dans Jondet, *Atlas historique*, planches xv et xvi.



FIGURE 22 L'île de Tinnīs d'après le *Kitāb gharā'ib al-funūn*.
 Note: *Kitāb gharā'ib al-funūn*, fol. 35B-36A.

sous le contrôle strict du pouvoir et dévolu à l'activité commerciale et à la taxation. Le plan d'Alexandrie, celui de Tinnīs ou encore les descriptions de Mahdia et de Palerme mettent en évidence que l'arsenal était toujours séparé du reste de l'ensemble portuaire et que généralement il se trouvait très près de la zone où se tenait les services administratifs et où s'effectuaient les opérations douanières.

Néanmoins, des zones d'ombre demeurent quant à la signification exacte du vocable *šinā'a*, il semble évident que dans plusieurs cas, le terme désignait bien le site où s'effectuaient les opérations douanières et pas un arsenal maritime au sens strict tel que nous l'entendons aujourd'hui. Cette superposition de sens constitue une difficulté réelle dans l'interprétation de ce que les auteurs entendaient exactement par *šinā'a*. Ainsi, certains auteurs semblent désigner par ce mot non pas le chantier naval en particulier, mais plutôt ce qui s'apparente à une zone d'activité sous contrôle de l'État, dont le chantier naval ne constituait qu'une partie, voire ne s'y trouvait pas forcément comme ce fut le cas à Fustāt à certaines périodes. Les sens du vocable *šinā'a* sont ainsi multiples, ils se recourent parfois et les questions sont encore nombreuses quant à la réalité de ce que put représenter l'institution de la *dār al-šinā'a* dans l'espace fatimide et plus largement dans le monde musulman médiéval. Parmi les raisons qui permettent d'expliquer cet enchevêtrement de sens, on peut penser que la

construction navale nécessitait des matériaux stratégiques sur lesquels l'État fatimide exerçait un monopole et dont l'importation donnait lieu à certains abattements fiscaux pour les marchands qui arrivaient avec⁶³. Les lieux de débarquement des marchandises, de règlement des taxes et d'utilisation du bois d'œuvre pour construire les navires se trouvaient très certainement dans un périmètre très restreint. Dans tous les cas, nous serons amenés à ne pas traduire systématiquement *dār al-ṣinā'a* ou *ṣinā'a* par chantier naval ou arsenal, à moins que le contexte du passage commenté n'offre aucun doute à ce sujet. Cette méthode vise à ne pas assimiler automatiquement l'utilisation du mot *ṣinā'a* à une activité de construction navale car l'analyse des documents mentionnant le vocable en question ne permet pas une telle association systématique. En prenant en compte ces difficultés de vocabulaire, il faut maintenant tenter de localiser les sites de construction navale fatimides.

2 Historique et localisation des arsenaux et des chantiers de construction navale fatimides

La localisation des arsenaux répondait à la fois à des objectifs stratégiques, à des potentialités géographiques offertes par les sites choisis, mais aussi à des nécessités de contrôle strict des chantiers et, en ce qui concerne les Fatimides, à des motivations idéologiques. Tous ces aspects se conjuguèrent et jouèrent de manière plus ou moins forte selon les contingences du moment tant en Ifrīqiyya qu'après la conquête de l'Égypte.

2.1 *Les arsenaux et chantiers d'Ifrīqiyya et de Sicile*

Les sources qui traitent de la période 909-973 évoquent essentiellement deux sites qualifiés de *dār al-ṣinā'a*. Il s'agit de Mahdia et de Palerme. Pourtant, les Aghlabides avaient utilisé le site de Tunis où le tout premier chantier de construction navale musulman de cette région avait été établi, ainsi que celui de Sousse. À l'instar de ce que nous avons expliqué à propos des bases navales, il semble que peu à peu, les califes fatimides abandonnèrent certains des chantiers mentionnés pour n'utiliser peut-être qu'un seul site de construction navale, celui de Mahdia. En effet, à regarder les sources de près, on note qu'une fois cette cité construite, seul l'arsenal maritime de la capitale fut clairement utilisé pour mettre des flottes en chantier.

63 Voir le chapitre 9, § 1 : « L'approvisionnement en matériaux stratégiques : entre faux problème et vraie difficulté ».

Nous avons déjà eu eu l'occasion d'aborder la question des arsenaux fatimides au Maghreb et en Sicile dans le chapitre consacré aux bases navales fatimides. Les textes sont très imprécis pour la période précédant le règne d'al-Mu'izz. Aucun document ne permet d'attester que l'arsenal de Tunis, construit vers 732, servit de chantier de construction navale pour les flottes fatimides. Le géographe al-Bakrī (m. 1094) décrit quant à lui la construction de navires de guerre dans la petite localité portuaire de Marsā al-Kharaz, célèbre port de pêche du corail sur la côte nord de l'Ifrīqiyya⁶⁴. Son évocation, pour juste qu'elle soit, semble toutefois davantage correspondre à la période post-fatimide. L'autre grand arsenal d'Ifrīqiyya, celui de Sousse, ne fut remis en activité que tardivement, après 965 afin de désengorger celui de Mahdia qui ne pouvait absorber tous les navires en préparation⁶⁵. Le monopole de Mahdia sur la construction navale à l'époque fatimide est en quelque sorte révélé par les textes des hagiographes malikites qui expliquent comment les marins recrutés de force étaient systématiquement amenés dans l'arsenal de Mahdia⁶⁶. En Sicile, les textes, Ibn Ḥawqal notamment, signalent l'arsenal de Palerme. La description qu'il laisse du site laisse entendre que le chantier était protégé à l'intérieur des murs de la citadelle d'al-Khālīṣa, mais, nous l'avons dit, nous pensons qu'il s'agit davantage d'un chantier de réparation des flottes fatimides que d'un véritable chantier de construction.

Un rapport étroit unissait les califes fatimides à la construction navale et à la marine en général. L'arsenal de Mahdia, première capitale fatimide de l'Ifrīqiyya et principale base navale de la région connut une intense activité sous le règne d'al-Mu'izz. Les missives composant la biographie de Jawdhar, chambellan d'al-Manṣūr et d'al-Mu'izz, témoignent du grand intérêt que portait ce dernier à la flotte et au moindre détail de la vie de l'arsenal de Mahdia, au point d'indiquer à son maître d'œuvre où stocker les pièces de bois, combien de navires mettre en chantier et qui pouvait pénétrer dans les entrepôts⁶⁷. L'arsenal dépendait directement du calife et son accès était étroitement surveillé. Tout ce qui dépendait de l'arsenal exigeait l'approbation du calife en personne. Un tel désir de centralisation et de protection pouvait s'expliquer à la fois par les théories politico-religieuses ismaéliennes qui faisaient du calife le centre de toutes les décisions, mais aussi par l'épisode de violente révolte des tribus berbères menées par Abū Yazīd qui manqua de renverser la dynastie sous

64 Bakrī, *Masālik*, II, p. 717.

65 Nu'mān, *Majālis*, p. 530.

66 Mālikī, *Riyāḍ*, II, p. 381. Labīdī, *Manāqib*, éd. p. 51, tr. p. 240. Jawdharī, *Sīrat Jawdhar*, éd. p. 139-140, tr. p. 134-135.

67 Jawdharī, *Sīrat Jawdhar*, éd. p. 106, 162-163, tr. p. 106, 152.

le calife al-Qa'im (r. 934-946)⁶⁸. Les califes eurent dès lors le souci de protéger ce qui apparaissait comme leur arme essentielle. Il n'est pas non plus exclu que cette centralisation fût orchestrée à une époque ultérieure pour renforcer l'idée du lien personnel qui unissait le calife à sa flotte⁶⁹. Si l'importance de Mahdia dans la construction navale ne peut être remise en question, la question est néanmoins de savoir où se trouvait le ou les chantiers de construction de Mahdia. Les différentes tentatives de localisation demeurent encore hypothétiques et les récits des contemporains n'ont pas toujours été interprétés avec justesse. Le texte d'al-Nu'mān quant à l'édification du site portuaire peut amener à penser qu'au moins un port se trouvait près de la mosquée, seul endroit gagné sur la mer et que l'arsenal se trouvait à proximité immédiate. C'est ce que pense Alexandre Lézine qui s'appuie à la fois sur les vestiges de galeries qu'il a fouillées dans cette zone ainsi que sur un passage de Marmol de Carvajal relatant le siège de la cité au XVI^e siècle dans lequel le chroniqueur situait l'arsenal près de la mosquée⁷⁰. Le texte de la biographie de Jawdhar, sans être toujours très précis, fournit quelques éléments de réflexion supplémentaires quant à la position possible de ce chantier naval. Lors du règne d'al-Mu'izz, alors que l'activité de construction navale s'intensifiait en prévision de l'offensive vers l'Égypte, des missives furent expédiées au calife pour lui demander de donner l'autorisation d'entreposer divers produits nécessaires à la flotte dans la mosquée et dans le Dār al-Baḥr ou Palais de la Mer. Le texte arabe ne manque pas de poser question car la mosquée en question se trouvait près voire dans la résidence d'un certain Abī al-Shāma (*masjid 'inda dār Abī al-Shāma*) inconnu par ailleurs⁷¹. Rien ne permet d'identifier cette *dār* et son propriétaire et il faut signaler que dans la précédente édition de la *Sīrat Jawdhar*, les éditeurs avaient choisi la leçon *dār al-Shibāma* plutôt que *dār Abī al-Shāma*. N'ayant pas eu accès au manuscrit, il s'avère difficile de trancher, mais ce problème de lecture vient peut-être d'une erreur du copiste. Dans tous les cas, nous ne pouvons nous empêcher de signaler que le vocable *al-Shibāma* n'est pas si éloigné d'*al-ṣinā'a*⁷². Une telle erreur est tout à fait possible et elle permettrait de mieux comprendre le texte et la demande. En effet, il semble peu probable

68 Dachraoui, *Califat*, p. 165-206. Halm, *Empire*, p. 298-325.

69 Nous développerons tous les aspects idéologiques liés à la flotte fatimide dans le chapitre 6.

70 Lézine, *Mahdiya*, p. 50-53.

71 Jawdhārī, *Sīrat Jawdhar*, éd. p. 106, tr. p. 106. (éd. p. 102, tr. p. 154 de l'ancienne édition)

72 Si les lettres *shin* et le *ṣad* ne peuvent théoriquement pas être prises l'une pour l'autre, une erreur de copiste est possible. Quant au *mim* et au *'ayn*, leur graphie respective, l'une en forme de boucle et l'autre de demie-boucle peuvent là aussi aisément s'altérer et donner lieu à cette confusion.

que Jawdhar ait fait référence à une mosquée de Mahdia inconnue par ailleurs ainsi qu'à une maison, peut-être même un palais, appartenant à un personnage qui n'apparaît dans aucun des textes concernant la période. Nous faisons l'hypothèse qu'il faut lire « dans la mosquée près de [l'arsenal] ». Le fait que les responsables de ces entrepôts aient souhaité utiliser ces édifices laisse penser qu'il devait être à proximité du site de construction navale et assez près l'un de l'autre. La logique semble ainsi appuyer l'idée que l'arsenal et ses magasins se trouvaient près la mosquée, c'est-à-dire dans la petite baie à l'est de celle-ci.

Même si nous penchons pour une localisation de l'arsenal près de la mosquée, il n'est pas possible d'exclure de manière définitive la présence d'un chantier naval près du port creusé. Parmi les clés de localisation de l'arsenal se trouve la position des palais d'al-Mahdī et d'al-Qā'im. Pendant plusieurs décennies, des débats ont eu lieu entre archéologues concernant l'emplacement de ces deux palais. Certains archéologues voyaient dans les vestiges d'un ensemble palatial fouillé à proximité de la mosquée par Slimane Mustapha Zbizz au lendemain de la deuxième guerre mondiale le palais d'al-Qā'im et dans le Burj al-Kabīr du fort ottoman dominant le port creusé les vestiges de l'entrée du palais du premier calife⁷³. Alexandre Lézine s'opposait à cette hypothèse mais avait du mal à expliquer autrement que par une erreur d'al-Bakrī le fait que le palais fouillé à proximité près de la mosquée s'ouvrait au nord et non à l'ouest comme le disait le géographe à propos du palais d'al-Mahdī⁷⁴. Les fouilles les plus récentes semblent donner raison à Lézine car une autre enceinte s'ouvrant cette fois à l'ouest a pu être mise au jour autour du palais près la mosquée⁷⁵. Ces éléments renforcent encore un peu plus l'hypothèse d'une localisation du chantier naval principal près de la mosquée et du palais d'al-Mahdī, le Dār al-Baḥr mentionné par plusieurs textes et notamment la biographie de Jawdhar comme lieu de stockage de certains matériaux de construction navale. Il n'est pas exclu néanmoins que pour faire face à l'activité navale de plus en plus importante dans la péninsule sous le califat d'al-Mu'izz, ce dernier décida de créer d'abord un autre chantier naval à Mahdia même et que devant l'impossibilité, faute de place suffisante, de construire et de garder tous les bâtiments de guerre sur place il fit chercher un autre site à proximité de Mahdia, à Sousse notamment.

Dans tous les cas, il semblerait logique qu'en Égypte, al-Mu'izz, vieillissant, ait souhaité conserver son système de contrôle et de gestion directe des affaires de l'arsenal. Cela put l'amener à décider de favoriser un nouveau site

73 Zbiss, « Mahdia et Sabra al-Mansouriya », p. 81-85. Marçais, *L'Architecture musulmane d'occident*, p. 78-79. Golvin, « Mahdiya à la période Fatimide », p. 89.

74 Lézine, *Mahdiya*, p. 61-62.

75 Djelloul, « Les capitales fatimides », p. 139.

de construction navale localisé plus près son palais et surtout en dehors de Fustât en qui le nouveau maître de l'Égypte ne plaçait qu'une confiance relative en ces temps de guerres qarmates. La méfiance d'al-Mu'izz à l'égard de Fustât avait d'ailleurs éclaté au grand jour lorsqu'il avait refusé de traverser la cité, pourtant parée pour l'occasion, le jour où quittant son campement de la rive occidentale du Nil, il avait définitivement franchi le grand fleuve afin de gagner directement son nouveau palais du Caire⁷⁶.

2.2 *Les arsenaux et chantiers de Fustât*

2.2.1 Héritage préfatimide

Lorsque dans années 970 les troupes fatimides s'emparèrent de l'Égypte et des littoraux syro-palestiniens, elles s'installèrent sur des côtes dotées de bases navales réputées. Plusieurs sites de constructions navales y avaient été établis par les premiers conquérants musulmans. Des cités comme Tripoli du Liban, Tyr et Acre servirent comme bases d'armement des navires au temps du gouvernorat de Mu'āwiya au milieu du VII^e siècle. Acre puis Tyr reçurent le titre de *dār al-ṣinā'a* dans les premiers siècles de l'Islam. Elles furent dotées des équipements nécessaires et servirent semble-t-il alternativement, au gré des volontés des califes umayyades puis abbassides ou de leurs gouverneurs locaux⁷⁷. Leur utilisation se fit surtout en fonction des nécessités de la lutte contre les ennemis d'alors, les Byzantins.

Les villes côtières égyptiennes telles Alexandrie, Rosette, Damiette ou bien encore Tinnîs, connurent aussi des périodes durant lesquelles des navires y furent mis en chantier⁷⁸. En 853, à la suite du sac de Damiette par les Byzantins, le gouverneur d'Égypte ne put que constater la faiblesse du dispositif défensif de sa province. Il ordonna que des navires soient construits dans tous les ports de la côte afin de mieux protéger les cités côtières jusqu'alors délaissées au profit de sites plus facile à défendre⁷⁹. Cette décision laisse penser que la construction navale ne se pratiquait que dans certaines villes portuaires voire uniquement à l'intérieur des terres, le long du Nil, car ce dernier rendait possible la construction navale loin en amont. Cette option fut préférée par les conquérants musulmans qui, dès les années 670, établirent un chantier naval

76 Bianquis, « La prise de pouvoir par les Fatimides en Égypte », p. 90.

77 Picard, « Les arsenaux musulmans de la Méditerranée et de l'océan Atlantique (VII^e-XV^e siècles) », p. 704. Borrut, « Architectures des espaces portuaires et réseaux défensifs du littoral syro-palestinien dans les sources arabes (7^e-11^e siècles) », p. 21-46. Borrut, « L'espace maritime syrien au cours des premiers siècles de l'Islam (VII^e-X^e siècles) : le cas de la région entre Acre et Tripoli », p. 1-33.

78 Fahmy, *Muslim Naval Organisation*, p. 30-35.

79 Ibn 'Abd al-Ḥakam, *Futūḥ Miṣr*, p. 16.

sur l'île de l'arsenal (*jazīrat al-ṣinā'a*) plus connue comme île de Rawḍa (*jazīrat Rawḍa*), entre Fustât et Gizeh, soit à environ cinq de navigation nilotique de la mer⁸⁰. Ce choix semblait avant tout motivé par le danger que faisaient peser les escadres byzantines sur des villes côtières. Ce premier arsenal musulman en Égypte fut apparemment détruit puis réaménagé sans doute sous le calife Marwān II (r. 744-750). Il fut ensuite agrandi et fortifié sous le règne de l'émir Ibn Ṭulūn (r. 868-884)⁸¹. Après quoi, les sources signalent qu'en 935, l'arsenal de Rawḍa fut incendié à l'occasion de l'une des tentatives avortées d'invasion de l'Égypte par les Fatimides⁸².

Le récit de la destruction de l'arsenal de Rawḍa et du choix d'un autre site sur la rive orientale du Nil s'avère particulièrement important pour tenter de localiser les arsenaux fatimides. Seuls deux auteurs relativement tardifs, l'andalou Ibn Sa'īd qui visita l'Égypte dans les années 1240 et l'Égyptien Ibn Duqmāq (m. vers 1406), relatent les événements qui survinrent à la suite de l'incendie. Au mois de juin 937, Ṭughj al-Ikhshīd décida de transférer l'arsenal de Rawḍa sur la rive orientale du fleuve. Le site de l'île céda alors la place à un jardin d'agrément dit jardin d'al-Mukhtār (*jinān al-Mukhtār*) que plusieurs auteurs placent dans la moitié nord de l'île de Rawḍa⁸³. Ṭughj al-Ikhshīd n'eut apparemment pas de mal à trouver un nouvel emplacement propice à la construction navale sur la rive orientale du Nil :

Ils [les rebelles] s'emparèrent de l'arsenal (*al-ṣinā'a*) qui se trouvait dans l'île à cette époque. Ils brûlèrent les navires qui s'y trouvaient. Al-Ikhshīd partit à cheval et s'arrêta en face d'eux (*waqafa ḥidhā'ahum*), à la demeure (*dār*) de Bint al-Faṭḥ, mais il ne put rien tenter contre eux. Ces derniers partirent pour Alexandrie. Al-Ikhshīd déclara alors : « l'arsenal (*al-ṣinā'a*) à cet endroit [dans l'île] est une erreur. Établissez l'arsenal (*al-ṣinā'a*) ici ! ». L'arsenal (*al-ṣinā'a*) fut alors construit dans la demeure de Bint al-Faṭḥ b. Khāqān, là où il se trouve aujourd'hui⁸⁴.

Dans son paragraphe sur « la grande *ṣinā'a* de la rive » (*al-ṣinā'a al-kubrā min al-sāḥil*) Ibn Duqmāq reprend le récit précédent en y ajoutant quelques détails :

80 Sur cette appellation d'île de l'arsenal, voir par exemple Mas 'udī, *Murūj al-dhahab*, II, p. 366.

81 Fahmy, *Muslim Naval Organisation*, p. 42-43.

82 Ibn Duqmaq, *Intiṣār*, IV, p. 12. Ibn Sa'īd, *Maghrib*, éd. Z.M. Ḥasan, p. 159-160. Pour les récits des ces tentatives avortées voir : Dachraoui, *Califat*, p. 142-150, 163-164. Halm, *Empire*, p. 214-220.

83 Muqaddasī, *Aqālīm*, p. 200. Maqrīzī, *Ittī'āz*, I, p. 203. Maqrīzī, *Khiṭaṭ*, III, p. 577-578.

84 Ibn Sa'īd, *Maghrib*, éd. Z.M. Ḥasan, p. 160.

C'était la demeure (*dār*) de Khadija b. Khāqān, femme de Aḥmad Ibn Ṭūlūn [...] Il y avait des marches (*sullam*) qui descendaient jusqu'au fleuve. Al-Ikshīd lia sa généalogie à celle de Khadija et transforma la demeure (*dār*) en arsenal (*al-ṣinā'a*) au mois de *sha'bān* 325 (juin-juillet 937). Avant cela, l'arsenal (*al-ṣinā'a*) se trouvait dans l'île, là où se situe le jardin dit d'al-Mukhtār. Quand al-Ikshīd transféra le chantier de cet endroit-là, il fonda à sa place dans l'île ledit jardin. Il incorpora à l'arsenal (*al-ṣinā'a*) la majeure partie de la colline des Tanneurs (*kūm al-dabbāghīn*). Ce transfert était dû à ce que Ḥakam al-Turkī et 'Alī b. Badr et Naẓīf, serviteurs d'al-Nushayrī, prirent leurs navires, débarquèrent dans l'île et s'emparèrent de l'arsenal (*al-ṣinā'a*) quand ils se soulevèrent contre al-Ikshīd. Celui-ci chevaucha avec son armée jusqu'au rivage, près de la demeure de la fille de Faṭḥ, à l'actuel emplacement du chantier naval (*al-ṣinā'a*). Il les regarda et dit : «un arsenal (*al-ṣinā'a*) ne peut être séparé de son maître (*ṣāhibihā*), construisez le [nouveau] chantier ici ! ». Lorsque les insurgés se rendirent, al-Ikshīd revint et ordonna la construction de l'arsenal (*al-ṣinā'a*) sur ce site⁸⁵.

Ces deux extraits sont riches d'enseignements quant à la conception qu'un puissant pouvait se faire d'un arsenal maritime. La volonté exprimée par Ṭughj al-Ikshīd d'être le plus près possible de l'arsenal maritime pour le contrôler témoigne qu'avant même l'arrivée des Fatimides, la marine n'était pas exclue des préoccupations des maîtres de l'Égypte, et qu'un arsenal constituait un espace essentiel qui contribuait à asseoir la puissance d'un détenteur du pouvoir. Surtout, ces textes peuvent s'avérer utiles quant à la localisation du ou des sites de construction navale utilisés par les Fatimides. Parvenir à localiser l'arsenal d'al-Ikshīd constitue une étape importante pour tenter de déterminer l'emplacement des arsenaux utilisés par la suite.

Dans ses *Khiṭaṭ*, ouvrage consacré à l'histoire de Fustāt, Maqrīzī a rédigé un chapitre entier sur les arsenaux maritimes intitulé « État des lieux connus comme étant des arsenaux (*dhikr al-mawāḍi' al-ma'rufa bi-l-ṣinā'a*) ». L'auteur propose un historique de la localisation des divers sites de construction navale des villes de Fustāt et du Caire, depuis les origines de ces cités jusqu'au XIV^e siècle⁸⁶. Si l'auteur procède de manière chronologique, une large partie des informations concerne en fait la période fatimide. La méthode de Maqrīzī consiste à faire la synthèse de plusieurs auteurs, notamment Musabbiḥī

85 Ibn Duqmāq, *Intiṣār*, IV, p. 12.

86 On note en passant que la signification du terme *ṣinā'a* employé par l'auteur dans son titre ne sous-entend pas autre chose que l'arsenal. Cf. Maqrīzī, *Khiṭaṭ*, III, p. 602-624.

(m. 1029), Yahyā al-Anṭākī (m. 1065), Ibn al-Ma'mūn (m. 1192) Ibn al-Ṭuwayr (m. 1220), Ibn Abī Ṭayyī' (m. c. 1228-1233), Ibn Sa'īd al-Maghribī (m. 1286) et quelques autres. À lire le chapitre, et en le confrontant à d'autres textes, l'impression qui ressort est qu'al-Maqrīzī propose une synthèse conforme avec l'idée qu'il semble se faire personnellement de la question des arsenaux. La réalité pourrait toutefois être un peu différente du récit qu'il propose. Pour parvenir à son objectif, il fut parfois amené à manipuler quelque peu les sources sans toujours indiquer à ses lecteurs les coupes réalisées dans les textes originaux. Maqrīzī retrace l'existence d'au moins trois chantiers de construction navale : l'arsenal d'al-Maqs (*ṣinā'at al-Maqs*), l'arsenal de l'île de Rawḍa (*ṣinā'at al-jazīra*) et l'arsenal de Fustât (*ṣinā'at Miṣr*)⁸⁷. Les auteurs qu'il convoque pour l'occasion utilisent aussi l'expression d'arsenal du pont (*ṣinā'at al-jisr*) sans expliquer s'il s'agit d'un arsenal supplémentaire ou d'une autre appellation pour l'un ou l'autre site. Les extraits choisis par Maqrīzī pour illustrer ses propos, croisés avec d'autres documents, et parfois avec d'autres passages des *Khiṭaṭ*, révèlent néanmoins des contradictions, notamment quant à la localisation du ou des sites de Fustât car il semble que l'historien omette quelques étapes.

Maqrīzī indique d'abord que l'arsenal de Fustât se trouvait sur l'ancienne berge de la ville (*sāhil Miṣr al-qadīm*). Le terme ancien fait ici indirectement référence au phénomène d'ensablement progressif du Nil qui existait depuis la plus haute Antiquité⁸⁸. Sans que l'on en connaisse toujours le détail, il y eut ainsi un mouvement de la berge entre 969 et 1171. Ce que Maqrīzī qualifie d'ancienne berge du Nil n'était déjà très certainement plus tout à fait la même rive au début la période fatimide⁸⁹. Maqrīzī reprend ainsi l'histoire d'al-Ikshīd et de la maison de la veuve d'Ibn Ṭulūn en omettant certains passages du récit d'Ibn Sa'īd. Il dit aussi que le vizir al-Ma'mūn al-Baṭā'ihī (1121-1125) ordonna le retour à Fustât d'une partie de la construction navale effectuée dans l'arsenal de Rawḍa. Le vizir ordonna qu'un bâtiment commercial de Fustât, le *dār al-zabīb* (entrepôt ou halle des raisins secs), soit incorporé à l'arsenal car il voulait y bâtir un pavillon de plaisance (*manẓar*) pour les califes afin qu'ils viennent y passer la flotte en revue et qu'ils assistent aux parades navales⁹⁰.

87 Maqrīzī, *Khiṭaṭ*, III, p. 618-622.

88 En effet, l'accumulation de limon contre la berge orientale provoqua une migration de la rive vers l'ouest. L'ensablement était apparemment plus rapide et intense au nord de l'île de Rawḍa qu'au niveau de la pointe sud de celle-ci. La rive du Nil à l'époque de Maqrīzī était ainsi beaucoup plus à l'ouest que sous les derniers Fatimides et, *a fortiori*, qu'au moment de leur arrivée en Égypte. Cf. Clerget, *Le Caire*, I, p. 24-27.

89 Comme nous le verrons plus tard, plusieurs indices laissent penser qu'il put exister des bâtiments un peu à l'ouest de cette ancienne rive dès les années 940, signe que le cours du Nil se trouvait un peu loin.

90 Ibn al-Ma'mūn, *Akhbār Miṣr*, p. 100-101.

Le récit de Maqrīzī est loin d'être clair et les problèmes ou les incohérences se multiplient ensuite. Selon lui, l'arsenal construit en 937 et celui qui fut ré-utilisé après 1123 sont les mêmes. Selon plusieurs sources d'époque fatimide, cela semble à peu près impossible. S'appuyant sur un certain Ibn al-Mutawwaj (m. 1330), Maqrīzī rapporte en effet que « l'atelier des constructions [navales] » (*šinā'at al-'imāra*) fut transformé en un jardin d'abord appelé jardin d'Ibn Kaysān puis jardin d'al-Ṭawāshī⁹¹. Pour preuve, Ibn al-Mutawwaj affirme avoir vu dans ce jardin une porte de l'arsenal (*adraktu bābahā*). Or, ces jardins furent localisés au nord de Fustāt, près du monastère d'Abū Mina (cf. figures 23), alors que tout semble indiquer que le local utilisé par le vizir pour agrandir l'arsenal de Fustāt se trouvait bien plus au sud de la cité⁹². L'expression même de *šinā'at al-'imāra* n'apparaît que tardivement dans les textes et se réfère à un bâtiment connu et localisé à l'extrême sud de la ville, à peu près au même niveau que le Nilomètre de Rawḍa, mais sur la rive orientale du Nil⁹³. Les sources se font ainsi l'écho d'un hiatus qui ne paraît pas avoir été relevé jusqu'à présent⁹⁴.

Il faut prendre des voies détournées pour tenter de faire face aux incohérences du récit de Maqrīzī. Essayons de situer l'arsenal dont la localisation semble *a priori* la moins difficile à établir, même si cela n'est en réalité pas si évident. Il s'agit en l'occurrence de l'arsenal de Rawḍa transformé en jardin après 935. Maqrīzī rapporte qu'il existait dans le voisinage du Nilomètre (*bi-jawār al-miqyās*) une église dédiée à Mikhā'īl. Afin d'éviter toute confusion avec une église homonyme située dans le *qasr al-Sham'* à Fustāt, Maqrīzī ne précise qu'il s'agissait de l'église de Mikhāyīl dans le jardin d'al-Mukhtār (*kni-sat Mikhā'īl bi-l-Mukhtār*), jardin qui tirait son nom d'une demeure qui avait fait construire Ṭughj al-Ikshīd⁹⁵. En dépit de propos qui semblent clairs, la lecture des documents témoigne que l'auteur fait clairement l'amalgame entre deux sites qui se trouvaient alors séparés⁹⁶. Les deux édifices furent détruits, mais à deux moments différents, ce que ne semble pas remarquer l'auteur. Celle du nord de l'île en 1107, tandis que l'autre fut détruite vers 1240-1241 par le sultan al-Malik al-Ṣāliḥ Najm al-Dīn Ayyūb. La première destruction est confirmée

91 Maqrīzī, *Khiṭaṭ*, III, p. 616, 623.

92 Sur la localisation des jardins voir Casanova, *Essai*, plan. I, C 5-6.

93 Cet édifice pourrait bien ne pas dater de la période fatimide, mais des Mamelouks. Casanova, *Essai*, croquis n° 51, p. 102.

94 En effet, les travaux de Fahmy, peut-être les plus complets sur les arsenaux égyptiens, ne font que suivre la synthèse de Maqrīzī et ne relèvent pas les incohérences et les contradictions des textes. Cf. Fahmy, *Muslim Naval Organisation*, p. 43-50. Il est à la fois précédé et suivi sur ce point par Wiet, *Matériaux*, p. 164-169. Sayyid, *La capitale de l'Égypte*, p. 77-80, 536-537. Seul W. Popper, dans sa recherche des différents nilomètres de la cité propose des interprétations différentes et peut-être plus logiques. Cf. Popper, *Nilometer*, p. 11-15.

95 Maqrīzī, *Khiṭaṭ*, II, p. 604 ; IV, p. 1011, 1048.

96 Ibn al-Muqaffa', *Egyptian Church*, III-2, éd. p. 5-6, tr. p. 9-10.

par les auteurs chrétiens comme le pseudo Sawīrūs. Le jardin d'al-Mukhtār se trouvait plutôt dans la moitié nord de l'île tandis que le Nilomètre de Rawḍa se trouvait à la pointe sud de l'île où il est encore visible aujourd'hui⁹⁷. La position même de l'église dédiée à *Mikhā'īl* dans la partie septentrionale de l'île est confirmée par les historiens coptes qui indiquent que cette église et les possessions attenantes, notamment un moulin, furent détruites suite à la construction, sur les ordres d'al-Afḍal, du jardin qui donna son nom à l'île de Rawḍa⁹⁸. Le jardin en question se trouvait au nord de l'île comme le confirme d'ailleurs Maqrīzī⁹⁹. Le récit des historiens coptes est d'autant plus crédible que l'église détruite par al-Afḍal recevait souvent la visite du patriarche copte à l'époque de Badr. Ces éléments font donc douter du récit de Maqrīzī. Ils permettent de considérer qu'avant 937, l'arsenal de l'île se trouvait bien au nord de l'île de Rawḍa et non pas à proximité du nilomètre au sud.

À partir de là, il faut tenter de localiser où se trouvait le site sélectionné par Ṭughj al-Ikshīd en 937 pour implanter son arsenal. Les textes indiquent qu'il se trouvait sur la propriété d'une veuve d'Aḥmad Ibn Ṭulūn, Khadija bint al-Faṭḥ b. Khāqān¹⁰⁰. Ibn Sa'īd et d'Ibn Duqmāq sont essentiels pour tenter de localiser la propriété en question. Les informations qu'ils fournissent sont imprécises, mais quelques éléments sont néanmoins utiles. Ibn Sa'īd indique en effet qu'al-Ikshīd « s'arrêta face à eux [les rebelles] ». Ibn Duqmāq indique qu'al-Ikshīd regarda les rebelles depuis la *dār* de Khadija¹⁰¹. Nous avons pris le parti de considérer que les expressions comme « il s'arrêta face à eux (*fa-waqafa ḥadha'ahum*) » ou « il les regarda (*fa-naẓara ilayhim*) » ne sont pas de pures figures de style, mais présentent une certaine valeur géographique. Pour pouvoir observer les rebelles dans l'île depuis la rive d'en face, al-Ikshīd ne pouvait pas se trouver au niveau du sud de l'île, soit à presque deux kilomètres du lieu que nous avons identifié comme étant le seul site possible de l'arsenal de Rawḍa avant 935. Il observait par conséquent depuis un lieu qui était presque en face de l'arsenal. Cela nous amène ainsi effectivement à la limite occidentale du jardin d'Ibn Kaysān. L'emplacement de la *dār Bint al-Faṭḥ*, et donc de l'arsenal d'al-Ikshīd, se trouvait initialement au nord de Fustāt, à la limite du quartier dit d'al-Askar, dans le jardin d'Ibn Kaysān, peut-être aux environs du

97 Muqaddasī, *Aqālīm*, p. 200.

98 Ibn al-Muqaffā', *Egyptian Church*, II-3, éd. p. 209-210, tr. p. 325-327; III-1, éd. p. 5-6, tr. p. 9-10.

99 Ibn Muyassar, *Muntaqā*, p. 87. Maqrīzī, *Khiṭaṭ*, III, p. 578. Maqrīzī, *Itti'āz*, III, p. 74.

100 Sur les sens du vocable *dār*: Denoix, « Notes sur une signification du terme *dār* », p. 285-288.

101 Ibn Sa'īd, *Maghrib*, éd. Z.M. Ḥasan, p. 120. Ibn Duqmāq, *Intiṣār*, IV, p. 12. Maqrīzī, *Khiṭaṭ*, III, p. 623.

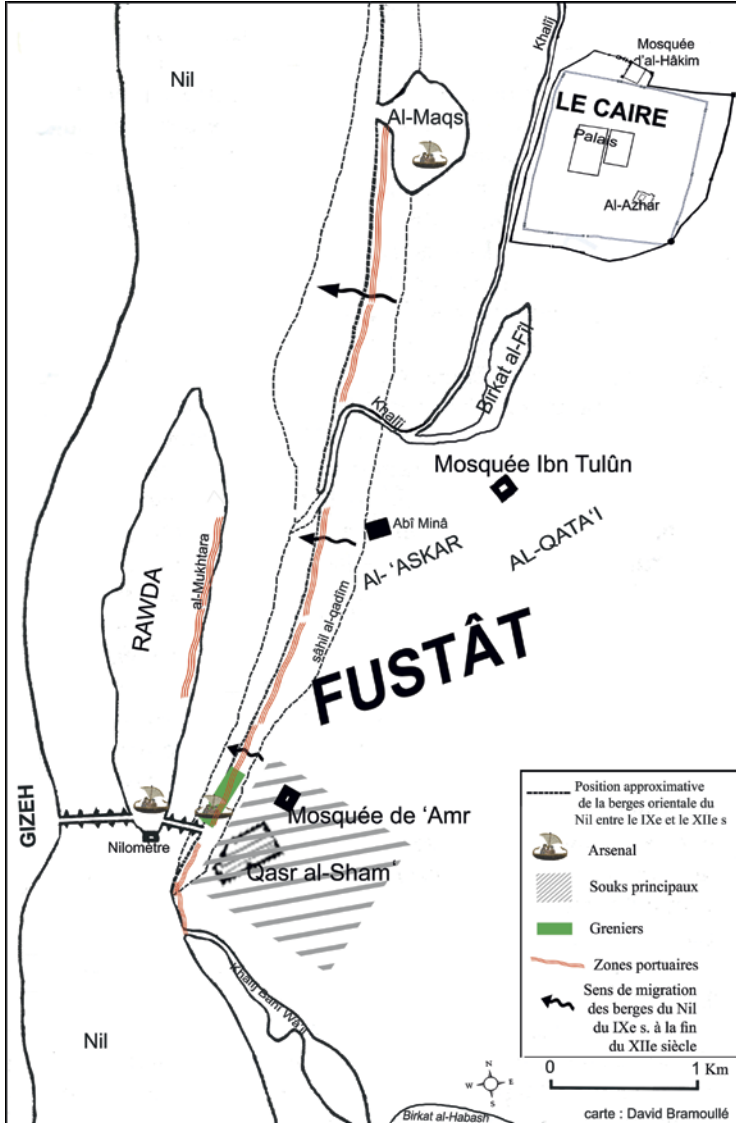


FIGURE 23 Plan général de l'ensemble urbain Fustât-Le Caire et positions supposées des arsenaux.

Note: D'après un fond de carte original de M. Lombard, et après correction à l'aide des travaux de Stéphane Pradines sur les murailles du Caire. Cf. Lombard, *L'Islam*, p. 153. Pradines, « Les fortifications fatimides, X^e-XI^e siècle » p. 269 ; Pradines, « Discovering the Fatimid walls », p. 124 ; Pradines, Den Heijer, « Bâb al-Tawfiq : une porte du Caire fatimide oubliée par l'histoire », p. 158-160 ; Pradines, Talaat, « Les fortifications du Caire : Bâb al-Tawfiq et l'enceinte en briques crues de Badr al-Gamâlî », p. 255.

monastère d'Abī Minā' qui existait déjà au VIII^e siècle et qui peut donc être pris comme un point stable préexistant donc à la fondation de l'arsenal de 937¹⁰². Il faut sans doute le placer un peu à l'ouest ou au sud-ouest de ce monastère (cf. figure 23).

Ainsi, dès leur arrivée en Égypte, les Fatimides disposaient de plusieurs possibilités pour établir leurs arsenaux, tant sur la côte méditerranéenne que sur le Nil. Les textes, en dépit de leurs lacunes, paraissent pourtant indiquer qu'ils confortèrent d'abord la prééminence des arsenaux de l'intérieur des terres.

2.2.2 Les fondations fatimides

Le récit de la construction de l'arsenal d'al-Maḡs reproduit en introduction de ce chapitre met en évidence, avec force exagération, l'intense activité qui régnait dans un site de construction navale au temps des imams-califes ismaéliens. L'extrait témoigne néanmoins du rapport privilégié entre les califes fatimides et la construction navale.

Le calife al-Mu'izz avait confié la conquête de l'Égypte à son général le plus prestigieux, Jawhar, celui-là même qui, au cours d'une expédition retentissante, avait traversé tout le Maghreb, depuis l'Ifrīqiyya jusqu'à l'océan Atlantique, afin d'accroître le prestige des Fatimides alors en pleine lutte contre les Umayyades d'al-Andalus¹⁰³. Les textes ne mentionnent pas d'activité de construction navale en Égypte durant les quatre années (969-973) que dura le proconsulat de Jawhar sur ce nouveau territoire fatimide ainsi que sur le Bilād al-Shām. L'utilisation de la flotte paraît pour le moins limitée. Il s'avère même difficile de dire avec précision si les navires utilisés par Jawhar pour s'emparer de la Haute-Égypte en 972 venaient d'Ifrīqiyya, peut-être de Tripoli de Libye où la flotte était concentrée depuis 970, ou s'il s'agissait d'embarcations égyptiennes réquisitionnées. Durant ces années, Jawhar appela à l'aide une flotte ifrīqiyenne pour lutter contre les Qarmates en Palestine¹⁰⁴. Les sources n'indiquent en aucune manière que le général fit construire une flotte durant la période précédant l'arrivée du calife. Sa plus grande tâche consista, outre la conquête et la stabilisation des nouveaux territoires, à faire construire la nouvelle capitale fatimide, al-Qāhira, à quelques kilomètres au nord-est de Fustāt¹⁰⁵. Le bois d'œuvre et les artisans spécialistes du bois nécessaire pour une telle fondation

102 Abū Ṣāliḥ, *Churches*, éd. fol. 29 b, tr. p. 102-103.

103 Ibn 'Idhārī, *Bayān*, I, p. 222-223. Ibn al-Athīr, *Kāmil*, VIII, p. 524. Nu'mān, *Majālis*, p. 224, 254. Idrīs, *Uyūn*, VI, p. 77-80.

104 Ibn al-Dawādārī, *Kanz*, VI, p. 143. Ibn Sinān, Ibn al-'Adīm, *Qarāmīta*, p. 59. Maqrīzī, *Itti'āz*, I, p. 194. Sourdel et alii, « Une attaque de Damas par les Qarmates au X^e siècle », p. 65-76.

105 Maqrīzī, *Itti'āz*, I, p. 111-112. Maqrīzī, *Khīṭaṭ*, II, p. 212, 253, 285 ; III, p. 564-565. Maqrīzī, *Muqaffā*, III, p. 98.

urbaine laissent penser qu'il n'était guère possible d'utiliser le matériel et les artisans à autre chose que ce gigantesque chantier urbain. Averti de la bonne marche des préparatifs, le calife al-Mu'izz laissa définitivement le Maghreb derrière lui à l'été 972¹⁰⁶. Le trajet vers ses possessions orientales fut très long car marqué par plusieurs étapes à Adjābiyya et Barqa notamment où fut entermé Jawdhar¹⁰⁷. La procession califale parvint à Alexandrie à la fin du mois de mai 973 et pénétra enfin dans sa nouvelle demeure en juin 973¹⁰⁸. La pression des Qarmates, qui menaçaient dangereusement les territoires fatimides, et les difficultés rencontrées par les troupes maghrébines en Syrie poussèrent sans aucun doute le calife à s'occuper plus attentivement de la flotte. Maqrīzī, recopiant les propos d'Ibn Zūlāq (m. 996), historien officiel des Fatimides, rapporte qu'au printemps 973, le calife se rendit sur le site d'al-Maqs, à l'ouest du Caire afin de passer la flotte en revue¹⁰⁹. Rien n'apparaît quant à la présence d'un chantier de construction navale sur ce site déjà connu pour avoir été le théâtre du massacre des capitaines fatimides lors de l'expédition fatimide de 919-920 et comme lieu de prélèvement d'un certain nombre de taxes douanières sur les navires¹¹⁰.

Al-Maqs constituait un lieu de rupture de charge pour les navires remontant depuis le delta¹¹¹. La revue de la flotte dans le site d'al-Maqs, pourrait avoir été à l'origine d'un ensemble de considérations ultérieures relativement ambiguës, voire erronées, dues au lien étroit qui existait entre cette cérémonie et le pouvoir califal¹¹². Selon les textes repris par Maqrīzī, au moins trois sites de construction navale, tous qualifiés de *šinā'a*, auraient été utilisés par les Fatimides dans le vaste ensemble urbain composé par les villes de Fustāt et du Caire. Lorsque les troupes fatimides arrivèrent en Égypte, la ville de Fustāt

106 Idrīs, *ʿUyūn*, VI, p. 184-194. Maqrīzī, *Ittīʿāz*, I, p. 194. Jawdharī, *Sīrat Jawdhar*, éd. p. 171-181, tr. p. 159-166.

107 Ces étapes donnèrent lieu à des séjours assez longs et à la construction de palais destinés à accueillir le calife durant sa marche triomphale vers l'Égypte. Sur ces palais voir Umberto Bongianino, « The Fatimid Palace at Adjābiya : new data and perspective », p. 173-191.

108 Bianquis, « La prise de pouvoir par les Fatimides en Égypte », p. 88-90.

109 Ibn Muyassar, *Muntaqā*, p. 161. Maqrīzī, *Ittīʿāz*, I, p. 192.

110 Sur les taxes prélevées sur ce site voir par exemple Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 192. Maqrīzī, *Khiṭaṭ*, III, p. 302-304. Ils s'appuient tous sur le récit d'un administrateur fatimide, al-Qudāʿī (m. 1062), auteur d'une histoire topographique de Fustāt.

111 Musabbihī, *Akhbār Miṣr*, p. 39.

112 Al-Mu'izz inspecta notamment la flotte avant que celle-ci ne prenne la mer pour l'Égypte en 969. Il monta même à bord d'un navire sur lequel il fut incommodé par le mal de mer. Cela le dissuada de reproduire l'expérience et de rejoindre l'Égypte par la mer comme il semblait l'avoir prévu initialement. Nu'mān, *Majālis*, p. 166. Jawdharī, *Sīrat Jawdhar*, éd. p. 99-100, tr. p. 101.

disposait de l'ancien site de l'île de Rawḍa (*ṣinā'at al-jazīra*), au nord de l'île et transformé en jardin d'agrément. Elle avait au moins un site en activité depuis 937, l'arsenal de Fustât (*ṣinā'a bi-Miṣr*), qui se trouvait sans doute au nord de la ville. Enfin, si l'on en croit les sources, les Fatimides établirent un troisième site de construction navale, celui d'al-Maqs. Il se trouvait au nord de Fustât, mais de l'autre côté du canal ou *khalīj*, entre les murs du Caire et le Nil. La fondation de ce site est attribuée à al-Mu'izz ou à son fils à al-'Azīz¹¹³. Le récit de Maqrīzī, qui s'appuie sur des auteurs antérieurs, sert à nouveau de point de départ. Toutefois, plusieurs éléments fournis par l'auteur ne correspondent pas toujours à ce que lui-même écrit ailleurs dans ses *Khiṭaṭ* et à ce que l'on peut lire dans d'autres sources. Il est donc nécessaire de reprendre l'ensemble de la documentation pour tenter de localiser les chantiers de construction utilisés par les califes du Caire.

2.2.2.1 *La ṣinā'a d'al-Maqs*

Commençons par la *dār al-ṣinā'a* d'al-Maqs qui fut donc, selon les documents, la seule véritable fondation fatimide. C'est un fonctionnaire fatimide, Musabbihī (m. 1030), contemporain des quatre premiers califes fatimides en Égypte qui, semble-t-il, attribue la fondation de cet arsenal au calife al-'Azīz (r. 977-996)¹¹⁴. Il ne serait pas surprenant que d'un site de débarquement et de taxation des marchandises débarquées, le calife al-'Azīz ait décidé d'y établir une *ṣinā'a*. Toute la question est de savoir si le terme se rapportait uniquement à une activité douanière ou s'il s'agissait aussi de construction navale. Musabbihī n'a pas de raison de se tromper. Néanmoins, ce n'est pas dans un manuscrit de Musabbihī lui-même que se trouve cette assertion, mais sous la plume de Maqrīzī¹¹⁵. Après avoir évoqué la fondation de la *dār al-ṣinā'a* d'al-Maqs, Maqrīzī enchaîne immédiatement avec un épisode qu'il emprunte de nouveau à Musabbihī et qui concerne l'incendie d'une flotte fatimide en 996¹¹⁶. À cette date, les Byzantins menaçaient les possessions fatimides de la

113 Maqrīzī, *Khiṭaṭ*, III, p. 618-624.

114 Cette information est attribuée à Musabbihī par l'historien Maqrīzī dans son chapitre sur la reconstitution des arsenaux de Fustât et du Caire. Cf. Maqrīzī, *Khiṭaṭ*, III, p. 618. Musabbihī, *Nuṣūṣ* p. 15.

115 Nous disposons à ce jour de deux ouvrages édités attribués à Musabbihī. Le premier est le *Tome quarantième de la chronique d'Égypte* (Cf. Musabbihī, *Akhbār Miṣr*), pour l'année 1024-1025. Il s'agit du seul tome ayant à ce jour survécu de cette immense œuvre. Le texte fut édité par Ayman F. Sayyid et Thierry Bianquis. L'autre texte se compose en fait de la compilation d'un certain nombre de passages attribuées à Musabbihī et qui se trouvent reproduit dans les divers ouvrages de Maqrīzī. Ayman F. Sayyid les a rassemblés en un seul volume Cf. Musabbihī, *Nuṣūṣ*.

116 Maqrīzī, *Khiṭaṭ*, III, p. 619. Musabbihī, *Nuṣūṣ*, p. 15.

côte syrienne. Les troupes égyptiennes, alors emmenées par le calife al-‘Azīz en personne, avaient déjà quitté la capitale et campaient près de Bilbeis. Le calife avait semble-t-il ordonné à son vizir de s’occuper de la construction d’une flotte destinée à venir en renfort. Deux auteurs contemporains des événements, Musabbihī et Yahyā b. Sa‘īd al-Anṭākī, évoquent l’incendie de la flotte quelques heures avant son départ¹¹⁷. Si l’on s’en tient uniquement à l’enchaînement des divers passages proposés par Maqrīzī dans ses *Khīṭaṭ* et reproduits tel quel dans les *Nuṣūṣ* avec le récit de fondation de la *ṣinā’a* d’al-Maqs en tête de chapitre, suivi de l’affaire de l’incendie de la flotte et de l’incendie de la *Dār Mānak* que Maqrīzī/Musabbihī situe, dans ce passage, près d’al-Maqs, l’idée s’impose presque naturellement que l’incendie de la flotte eut lieu dans ce qui est donc présenté comme l’arsenal d’al-Maqs. Or, en réalité le texte des *Nuṣūṣ* attribués à Musabbihī signale simplement qu’un incendie se déclara dans la flotte (*waqa‘at nār fī l-ustūl*). Il ne précise nullement où se trouvait cette flotte ni où elle avait été construite.

Le récit de Yahyā al-Anṭākī fournit des détails qui n’apparaissent pas dans le texte de Maqrīzī/Musabbihī. Il explique ainsi que :

Il (le calife) ordonna à son vizir ‘Īsā b. Nastūrūs de faire construire une flotte qui partirait par la mer en direction de Tripoli. ‘Īsā rassembla du bois de partout et fit construire la flotte dans l’arsenal de Fustāt (*inshā’ ustūl fī dār al-ṣinā’a bi-Miṣr*). Il y fit transporter les machines de guerre, ainsi que les agrès, les outils et les armes. Il décida de faire mettre cette flotte l’eau après la prière du vendredi midi 12 du mois du mois de *rabī‘* II 386 (4 mai 996). Mais ce jour-là, le feu se déclara dans l’arsenal et incendia seize vaisseaux. La populace soupçonna les marchands *Rūms* et les Amalfitains (*tujjār al-Rūm wa-l-malāfiṭa*)¹¹⁸ qui venaient à Fustāt avec des marchandises. La foule et les (soldats) Maghrébins les attaquèrent et tuèrent cent soixante individus. Ils pillèrent la *Dār Mānak* qui se situe dans [la rue] al-Raffā‘in à Fustāt et où se trouvait beaucoup de richesses appartenant aux *Rūms* qui y logeaient. L’église de Saint-Mikhāyīl des Melkites qui se trouve dans le *Qaṣr al-shama’* [i.e. l’ancienne forteresse de Babylone au sud de Fustāt, l’actuel quartier copte du Caire] fut également pillée [...]. L’église des Nestoriens fut aussi pillée et un évêque

117 Musabbihī, *Nuṣūṣ*, p. 15-16. Anṭākī, *Histoire*, xxiii, p. 447.

118 Un des manuscrits porte la leçon *al-qalāfiṭa*, c’est à-dire les calfats, qui correspondraient aussi assez bien avec le lieu où semblent se dérouler les événements, surtout quand on sait qu ces artisans chargés de la construction navale étaient la plupart du temps des chrétiens coptes. Cf. Anṭākī, *Histoire*, xxiii, p. 447, note 15 du texte arabe et note 3 de la traduction.

du nom de Yūsuf et plus connu sous le surnom d'al-Shayzarī y trouva la mort. Durant les événements, le vizir se rendit à Fustât et ordonna que cessent les pillages [...] 'Īsā b. Nastūrus qui se trouvait à Fustât ordonna la construction d'une nouvelle flotte pour remplacer celle qui avait été incendiée. Il fit rassembler du bois de tous les endroits possibles. On retira les poutres maîtresses de la charpente de l'Hôtel de la Monnaie de Fustât qui se trouve à proximité de l'Hôtel de Police, [ainsi que celles] de l'hôpital de la ville basse qui se situe au Marché aux Pigeons. Elles furent toutes sciées et on construisit une nouvelle flotte de vingt-quatre navires¹¹⁹.

Cet épisode du massacre de marchands chrétiens a été étudié de près par Claude Cahen, aussi ne revenons-nous pas sur le contexte¹²⁰. Les diverses mentions de bâtiments suggèrent une certaine proximité entre les sites comme la *dār al-ṣinā'a* et la *Dār Mānak* où se produisirent les événements ; où les marchands résidaient et stockaient leurs biens, et sans doute aussi les églises où ces marchands chrétiens allaient prier et que la population locale assimilait aux *Rūms*¹²¹. Pour des raisons pratiques, il ne devait pas y avoir une trop grande distance entre ces divers sites. D'ailleurs pour faire cesser les pillages le vizir se rend bien à Fustât et non sur le site d'al-Maqs.

La localisation de la *Dār Mānak* pourrait être un élément permettant de mieux comprendre où se déroulèrent les événements de 996 et donc peut-être de préciser ce qu'il en était de cet ensemble qualifié de *dār al-ṣinā'a* d'al-Maqs. Le terme *mānak* ou *mānik* n'a pas de sens connu en arabe et son étymologie ne paraît pas arabe. Shlomo Dov Goitein y a vu la forme arabisée du mot grec *monach(os)*, moine. Goitein émet l'hypothèse qu'il s'agirait là du lieu de continuation du *sūq al-Rūm* qui, une dizaine d'années encore avant la création du Caire, se trouvait près du Qaṣr al-Shama' placé au sud de la mosquée de 'Amr¹²². La zone d'al-Maqs se trouvait quant à elle à plus de trois kilomètres du centre de Fustât, un peu plus encore du Qaṣr al-Shama' et de la possible zone de l'arsenal de Fustât. Musabbiḥī cite aussi la *Dār Mānak* dans le volume édité de sa chronique¹²³. Il en fait une des institutions de Fustât où étaient prélevées des taxes indirectes (*mustakhrajāt*), ce que les lettres de la Geniza confirment

119 Anṭākī, *Histoire*, XXIII, p. 447-448.

120 Sur cet épisode voir Cahen, « Un texte peu connu relatif au commerce oriental d'Amalfi au x^e siècle », p. 3-8.

121 Kubiak, *Fustat*, p. 106.

122 Goitein, *Mediterranean Society*, IV, p. 16, 27. Sur le Qaṣr, cf. Kubiak, *Fustat*, p. 50-51, 106-108. Sayyid, *La capitale de l'Égypte*, p. 7.

123 Il cite alors cet édifice dans une énumération d'autres bâtiments qui se trouvent tous à Fustât. Musabbiḥī, *Akhbār Miṣr*, p. 69.

par ailleurs en évoquant de manière récurrente un droit (*wājib* ou *ḥaqq dār Mānak*)¹²⁴.

Yaḥyā al-Anṭākī propose une localisation plus précise de la *Dār Mānak* qu'il place dans la rue d'al-Raffā'ī'n à Fustât (*dār Mānak alladhī fī l-raffā'ī'n bi-Miṣr*) (cf. figures 24 et 25)¹²⁵. Paul Casanova avait cru repérer chez Ibn Duqmāq une possible confusion entre les vocables d'*al-raffā'ī'n* (les Amarreurs) et d'*al-zaffātīn* (les Goudronneurs) plus au sud¹²⁶. Si Yaḥyā utilise *al-raffā'ī'n* de manière isolée, il n'est pas du tout sûr que son texte soit porteur de la même confusion que celui d'Ibn Duqmāq. À moins d'une erreur de Yaḥyā, il n'y a pas de raison pour ne pas assimiler *al-raffā'ī'n* à la *zuqāq al-raffā'ī'n*. Les plans de Fustât proposés dans les divers essais de reconstitution de la ville permettent de déterminer une distance d'environ 300 mètres entre l'angle nord-ouest du Qaṣr al-Shama' et la ruelle dite d'*al-raffā'ī'n*¹²⁷. Cette ruelle correspondait certainement à un ancien cour du Nil. En 996, elle ne donnait plus directement sur le fleuve. Elle s'en trouvait séparée par un complexe religieux chrétien, celui dit des églises d'Abī Shenūda (*kanā'is Abī Shenūda*) (cf. figure 25). Cet ensemble se composait de plusieurs édifices dont une église dédiée à saint Mercurius qui fut reconstruite sous le calife al-'Azīz¹²⁸. Un passage d'Ibn Duqmāq vient néanmoins troubler les propos de Yaḥyā al-Anṭākī et peut-être apporter une solution. Une notice du *Kitāb al-Intiṣār* concerne en effet une petite Dār Mānak (*Dār Mānak*

124 Bodl. MS Heb. d.65, f. 18, recto, l. 4, éd. Goitein, « The Jewish trade in the Mediterranean Sea at the beginning of the 11th century », p. 180. TS Ar. 18 (1), f. 101, recto, l. 4, 11, éd. Gil, *Malkhūt*, 11, doc. 217, p. 634. TS 13 J17, f. 7, recto, l. 15, éd. Gil, *Malkhūt*, 1V, doc. 808, p. 618. TS 13 J7, f. 5, l. 3, éd. Princeton Geniza Project.

125 Anṭākī, *Histoire*, XXIII, p. 447. La formulation de Yaḥyā est troublante car, en arabe, le terme *alladhī* sert de relatif pour un antécédent défini peut apporter un peu de la précision au propos. Ici, on pourrait en effet traduire : la *Dār Mānak*, celle qui est à *al-raffā'ī'n* à Fustât. Cela signifierait alors que l'auteur ne veut pas que le lecteur se méprenne avec une autre *Dār Mānak* qui, elle, pourrait se trouver à al-Maqs. D'où les confusions.

126 Selon Paul Casanova il s'agit en fait d'un problème d'orthographe et de confusion entre les lettres arabes -fa- et -ta- qui, en arabe, peuvent facilement être prise l'une pour l'autre dans une écriture cursive de scribe. Claude Cahen conteste quant à lui cette possibilité d'erreur et préfère garder le vocable *al-raffā'ī'n* à chaque fois qu'Ibn Duqmāq l'utilise, ce qui n'est cependant pas toujours logique. De plus, vers 996, le Nil devait certainement passer là où plus tard fut créée la ruelle *al-zaffātīn* telle que l'a localisée Paul Casanova. Ibn Duqmāq, *Intiṣār*, 1V, p. 35. Casanova, *Fustat-Miṣr*, p. 118-119, 235-238, plan I, note 121. Kubiak, *Fustat*, p. 117. Cahen, « Un texte peu connu relatif au commerce oriental d'Amalfi au X^e siècle », p. 6, note 1. Rappelons ici qu'un des manuscrits de Yaḥyā al-Anṭākī a « les *calfats* (*al-qalāfīta*) » au lieu « des *Amalfitains* (*al-malāfīta*) ». Là aussi, le -q- et le -m- arabes peuvent être pris l'un pour l'autre dans un manuscrit.

127 Voir surtout le plan proposé par Sylvie Denoix. Cf. Denoix, *Décrire Le Caire*, Plan I, D XIII.

128 Abū Ṣāliḥ, *Churches*, fol. 34 b-35a, tr. p. 116-118. Casanova, *Fustat-Miṣr*, p. 192-193.

al-ṣuḡhrā)¹²⁹. Il semble que ce bâtiment se trouvait dans ce qu'il qualifie de marché des vendeurs d'huile (*sūq al-zayyātīn*), soit à une très faible distance à l'ouest du Qaṣr al-Shama' (cf. figures 22, 23 et 24)¹³⁰. Il est troublant de noter que les trois termes *al-raffā'in*, *al-zaffātīn* et *al-zayyātīn*, peuvent assez facilement être pris l'un pour l'autre dans le contexte d'une écriture manuscrite¹³¹. Il existe donc une possibilité pour que la *Dār Mānak* de Fustât se soit bien trouvée dans ou à proximité de ce marché dont l'emplacement correspond à une localisation proche de l'arsenal de Fustât. Cette localisation est d'autant plus probable si, comme nous allons le voir, l'arsenal utilisé en 996 se trouvait bien vers l'extrémité sud de ce que Maqrīzī et Ibn Duqmāq appellent l'ancienne rive du Nil (*al-sāḥil al-qadīm*) (cf. figures 22, 23 et 24). Le fait de qualifier cette *Dār Mānak* de petite (*ṣuḡhrā*) suggère qu'il y existait peut-être un autre édifice du même nom et plus grand ailleurs. Les lettres de la Geniza qui mentionnent le plus fréquemment une *Dār Mānak*, lorsqu'elles ne citent pas celle d'Alexandrie, semblent bien se référer à celle de Fustât¹³². Dans plusieurs lettres, les auteurs racontent à leurs interlocuteurs la liste des sites où ils ont dû payer des taxes de passage entre Fustât et Alexandrie. Ils présentent le plus souvent ces points de taxation de manière chronologique et à plusieurs reprises ils évoquent la *Dār Mānak*, suivie du site dit d'al-Mukhtāra qui, rappelons-le était le nom du jardin au nord de l'île de Rawḍa où un arsenal avait été établi dans les années 940, puis Rosette¹³³. Une lettre associe l'entrepôt des raisins secs (*dār al-zabīb*) et la *Dār Mānak*, et l'on sait par ailleurs qu'au XII^e siècle, cet entrepôt fut annexé à l'arsenal au sud de Fustât¹³⁴. En toute logique, la *Dār Mānak* ne pouvait se trouver au nord d'al-Mukhtāra, mais bien au sud, donc au sud de Fustât. Ainsi, les témoignages qui consistent à localiser la *Dār Mānak* à Fustât l'emportent

129 Ibn Duqmāq, *Intiṣār*, iv, p. 6. Shlomo D. Goitein suggère qu'Ibn Duqmāq se trompe et qu'il s'agit d'une erreur de frappe. Selon lui, il ne faudrait pas lire *Dār Mānak*, mais *Dār Mālik* car c'est cette appellation qui se trouve dans l'index du *Kitāb al-Intiṣār*. Cf. Goitein, *Mediterranean Society*, iv, p. 355, note 134. La chose n'est pas évidente et nous n'avons pu accéder au manuscrit pour vérifier l'information.

130 Denoix, *Décrire le Caire*, p. 108. Sur la figure 24 proposée ici et réalisée à partir d'un original tiré de l'ouvrage de Sylvie Denoix, le *sūq al-zayyātīn* se trouve entre les deux édifices que nous avons nommés *Dār Mānak al-ṣuḡhra*, sans que nous puissions clairement identifier lequel des deux bâtiments était réellement appelé ainsi.

131 Nous n'avons malheureusement pas eu accès aux manuscrits des divers auteurs pour vérifier cette hypothèse.

132 On trouve environ une douzaine de lettres mentionnant cette institution dans la documentation de la Geniza. Elles sont toutes datées du XI^e siècle.

133 TS 13 J 17, f.5, recto, l.4, éd. Princeton Geniza Project. TS 8 J 25, f.11, recto, l. 14-15, éd. Gil, *Malkhūt*, III, doc. 375 p. 261. TS J 2, f. 66, recto, l. 19-21, éd. Princeton Geniza Project.

134 TS 13 J 7, f. 5, recto, l.4, éd. Princeton Geniza Project. Ibn al-Ma'mūn, *Akhbār Miṣr*, p. 100.

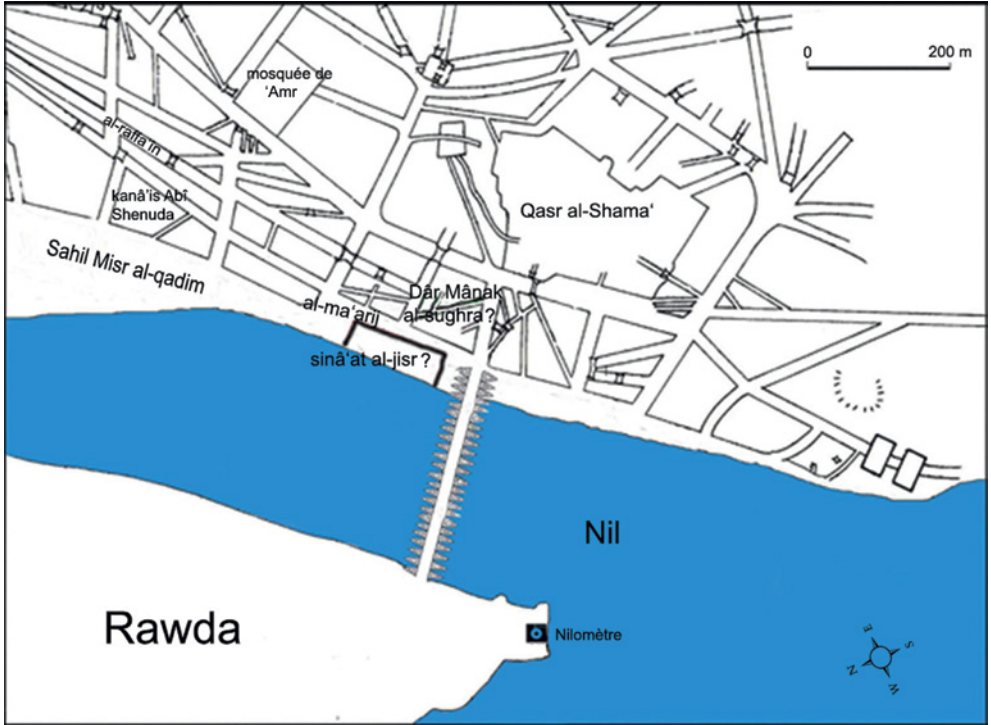


FIGURE 24 Essai de reconstitution du sud de Fustât (fin x^e - xI^e siècle).

Note: D'après une carte originale de Sylvie Denoix. Nous avons transformé le plan proposé par Sylvie Denoix en gommant notamment les bâtiments qui nous paraissent ne pas exister vers 937 car situés là où le Nil devait se trouver à ce moment-là. Il va sans dire que le détail de la courbe du Nil n'est pas assuré, mais il semblait logique de faire passer le Nil devant ce que nous pensons être le possible site de l'arsenal fondé à Fustât en 937.

sur le seul passage de Maqrizī-Musabbihī. Nous ne pouvons cependant pas totalement exclure qu'il n'y ait pas eu une Dār Mānak à al-Maqs.

Le récit de Yahyā à propos du châtimeut infligé aux pillards et à de la reconstruction de la flotte incendiée tend à conforter l'idée que ces événements se déroulaient bien à Fustât et plutôt au sud de la ville. Tous les bâtiments dans lesquels furent récupérées de nouvelles pièces de bois se trouvaient à Fustât¹³⁵.

135 Anṭākī, *Histoire*, XXIII, p. 448. Le marché en question n'est signalé par aucun autre texte. L'orthographe arabe du mot pigeon (*hamām*) peut laisser penser à une erreur de l'auteur. En effet, il manque une *shadda*, soit le doublement du -m- pour faire le mot bain (*ham-mām*). Un marché du bain (*sūq al-hammām*) est signalé par quelques textes. Il faudrait donc lire marché du bain plus que marché du pigeon. Maqrizī, *Khiṭaṭ*, II, p. 15, 33.

Il était bien sûr possible de faire transporter le bois prélevé à Fustât jusqu'à al-Maqs. Cependant, aucun auteur n'en fait le récit et compte tenu de l'urgence il semble plus réaliste de penser que le bois d'œuvre fut transporté dans l'arsenal le plus proche, c'est-à-dire celui de Fustât, là où très certainement la première flotte avait été mise en chantier et sans doute incendiée.

Quelle conclusion tirer des événements de 996 et des divers textes ? Il semble bien qu'une vingtaine d'années après sa fondation, si l'on admet que le fondateur de l'arsenal d'al-Maqs fut bien al-Mu'izz, encore moins longtemps si le fondateur fut son fils, le site en question ne servait apparemment pas pour construire les navires composant les flottes de guerre. Le fait de ne pas utiliser l'arsenal d'al-Maqs en 996, tout comme la confusion de Musabbiḥī, pour tant contemporain des faits, ne manque pas de poser quelques questions. Il existe selon nous plusieurs hypothèses qui pourraient contribuer à expliquer tout cela. Il se peut tout d'abord que le site d'al-Maqs ait bien servi d'arsenal. Peut-être était-il toutefois spécialisé dans la construction d'un seul type d'embarcation, celles utilisées par les califes et les hauts dignitaires du régime, c'est-à-dire les *'ushārīs califales*¹³⁶. Maqrīzī, qui ne cite pas sa source, signale qu'en avril 1008, le calife al-Ḥākim se rendit à l'arsenal d'al-Maqs pour mettre à l'eau une *'ushārī* avec laquelle il s'agissait d'aller procéder à l'ouverture du *Khalīj* (le canal)¹³⁷. L'auteur de ce passage est peut-être Musabbiḥī qui fut la source essentielle de Maqrīzī dans le récit des événements survenus sous ce calife. Dans tous les cas, le stationnement des embarcations officielles du califat à al-Maqs est confirmé par Nāṣir-i Khusraw qui, en 1047, indique que s'y trouvait un bassin creusé où étaient rangées vingt-et-une barques telles « des mulets dans une écurie »¹³⁸. Les *'ushārīs* avec lesquelles les califes se rendaient au Nilomètre de Rawḍa pour les cérémonies de lustration de la colonne lors de la crue du Nil étaient richement décorées, mais il s'agissait d'embarcations faites pour le Nil, avec un tirant d'eau faible. Il est tout à fait possible que l'arsenal d'al-Maqs se soit rapidement spécialisé uniquement dans la construction, voire plus simplement dans la décoration et l'entretien de ces navires de plaisance réservés aux califes fatimides et aux grands dignitaires de l'État. Il semble en effet qu'assez vite, même ces embarcations furent mises en chantier ailleurs qu'au site d'al-Maqs. Musabbiḥī mentionne à plusieurs reprises le

136 Ce vocable paraît avoir désigné des embarcations aux fonctions très différentes. Elles étaient essentiellement destinées à naviguer sur le Nil, mais certains textes attestent de leur utilisation en mer et peut-être même comme navires de combat, notamment navires incendiaires du fait de leur manoeuvrabilité. Cf. Zayyāt, « Mu'jam al-marākib wa-l-sufun », p. 351-353. Agius, *Classic Ships*, p. 309-310.

137 Maqrīzī, *Khiṭaṭ*, III, p. 622.

138 Nāṣir-i Khusraw, *Sefer Nameh*, p. 65.

calife al-Zāhir (r. 1021-1035) se rendant à la *šinā'at al-jisr* de Fustât afin de mettre à l'eau des *'ushārī* ou pour embarquer à bord de l'une d'entre elles et se diriger vers le *Khalīj*¹³⁹. Dans la biographie du cadi de Fustât Abū al-Ṭāhir al-Dukhlī par Ibn Ḥajar al-'Asqalanī, un passage attribué à Ibn Zulaq apporte un élément intéressant. L'auteur signale que le calife al-'Azīz avait quitté Le Caire pour se rendre à Gizeh, le cadi l'attendait à la porte de la *šinā'a* par laquelle le calife devait semble-t-il obligatoirement passer¹⁴⁰. S'agissant du cadi de Fustât, ce dernier n'était pas monté jusqu'au Caire pour se placer sur le chemin du calife. Il attendait le souverain devant la *šinā'a* de Fustât. Aussi ambigus soient-ils, ces quelques éléments permettent d'alimenter l'hypothèse selon laquelle dès cette époque, la fin du x^e siècle, même les navires officiels du régime n'étaient sans doute déjà plus construits sur le site d'al-Maqs, mais bien à Fustât. Dans les années 1110-1120, ces barques de plaisance n'étaient peut-être même plus ancrées à al-Maqs, mais à l'arsenal de Fustât¹⁴¹.

Le site d'al-Maqs comptait plusieurs pavillons de plaisance (*manāzīr*, sing. *manzara*), notamment la *manzarat al-Maqs*, située au sommet de la mosquée construite par al-Ḥākīm. Les califes aimaient à s'y rendre pour jouir de la vue sur le fleuve et la campagne avoisinante. Ils y venaient aussi pour procéder à la revue de la flotte lors des départs en mission ainsi que des retours victorieux¹⁴². Si la flotte était construite à Fustât, elle était sans doute armée, au sens premier du terme, au site d'al-Maqs¹⁴³. Dans son chapitre consacré à la marine, Ibn al-Ṭuwayr explique sans ambigüité que les navires venaient de Fustât jusqu'à al-Maqs afin de procéder à des simulations de combat devant le calife et la cour. Nous avons expliqué que c'était très certainement au moment où les navires se préparaient, qu'ils venaient chercher les provisions de la flotte, qu'ils étaient sans doute aussi équipés en guerre avec les divers équipements qui se trouvaient entreposés près des palais du Caire¹⁴⁴. C'est peut-être ce qui se produisit lorsqu'à la mi-avril 1008, le calife al-Ḥākīm se rendit à l'arsenal d'al-Maqs (*šinā'at al-Maqs*) pour que les navires soient mis à l'eau devant devant lui¹⁴⁵. Une nouvelle fois le texte ne mentionne pas une activité de construction navale, mais simplement une manifestation impliquant la présence du calife et

139 Musabbiḥī, *Akḥbār Miṣr*, p. 10, 24, 46.

140 'Asqalanī, *Raḡ' al-isr*, p. 325.

141 Ibn al-Ma'mūn, *Akḥbār Miṣr*, p. 101.

142 Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 99.

143 Cf. notre chapitre 4 § 1.4.1 « La flotte entre préparation et représentation »

144 Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 139, 141-142. Maqrīzī, *Khīṭaṭ*, II, p. 456.

145 Maqrīzī, *Khīṭaṭ*, III, p. 622. Compte tenu de la période de l'année, il pourrait davantage s'agir ici de lancer une expédition navale ou d'envoyer des troupes vers les ports du Bilād al-Shām, plus que de célébrer la rupture du Khalīj qui survenait à la fin de l'été.

d'une flotte de guerre. La revue de la flotte, mentionnée dès 973, se maintint au site d'al-Maqs jusqu'à une date relativement tardive car, en 1123, le calife al-Āmir (1101-1130) se rendit à la *manzarat al-Maqs* afin d'assister au départ de la flotte fatimide (*al-ustūl*) contre les Croisés¹⁴⁶. Il est cependant bien précisé que la flotte arrivait de l'arsenal de Fustât où une nouvelle *manzara*, la *manzarat al-ṣinā'a*, fut même construite dès l'année suivante. Le nouvel édifice se substitua apparemment définitivement au pavillon d'al-Maqs¹⁴⁷. Il se pourrait que la conjonction de ces divers événements sur le même site, de la revue de la flotte à la présence des barques de plaisance en passant par l'étape de chargement des provisions de l'escadre et surtout celui de l'armement ait contribué à entretenir une certaine confusion chez des auteurs généralement peu intéressés par les détails qui nous occupent ici¹⁴⁸.

Une lettre de la Geniza datée des années 1060-1070 livre des informations particulièrement intéressantes quant à la localisation d'un site qualifié de *ṣinā'a*. Son auteur, un marchand désirant rentrer à Alexandrie, indique en substance à son associé qu'il se vit obligé de louer un moyen de transport pour se rendre du site qu'il nomme *al-ṣinā'a* jusqu'à al-Maqs (אלמקס) où, précise-t-il, il devait prendre le bateau pour Alexandrie¹⁴⁹. En lettres hébraïques, l'écriture d'al-Maqs ne permet pas de confusion avec le vocable al-Maks (אלמכס) aussi évoqué par les marchands de la Geniza et qui signifie la douane¹⁵⁰. Cette lettre apporte ainsi la preuve que le site d'al-Maqs était éloigné d'une certaine distance du lieu que l'auteur qualifie d'*al-ṣinā'a*. Il n'est pas sans intérêt de noter que l'auteur ne prit pas la peine de préciser à son interlocuteur la *ṣinā'a* dont il s'agissait, signe qu'il ne devait y avoir, à ce moment-là au moins, qu'un seul site considéré comme étant la *ṣinā'a* et qu'il ne pouvait y avoir de confusion possible. La *ṣinā'a* dont parle ce marchand n'était donc pas située à al-Maqs, mais bien à Fustât. Un passage tiré d'un calendrier agricole anonyme, mais qui daterait de la période fatimide, apporte un élément supplémentaire à notre réflexion sur le site d'al-Maqs. Dans le paragraphe relatif aux activités agraires à mener durant le mois copte de *Barmūdeh*, soit avril, il est en substance indiqué

146 Ibn al-Ma'mūn, *Akhbār Miṣr*, p. 100-101. Ibn Muyassar, *Muntaqā*, p. 93, 161.

147 Ibn al-Ma'mūn, *Akhbār Miṣr*, p. 78-79. Ibn Muyassar, *Muntaqā*, p. 93. Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 97-98.

148 Sur le cérémonial fatimide voir notamment Sanders, *Ritual*, p. 99-120.

149 TS 8 J 9 f.21, recto, l. 3, éd. Gil, *Malkhūt*, 111, doc. 315, p. 41. Udovitch, « A Tale of two Cities: commercial relations between Cairo and Alexandria during the second half of the 11th century », p. 143-162.

150 TS 12.434, recto, l. 15, éd. Frenkel, *Alexandria*, doc. 23, p. 324. TS 8 J6, f.9, l. 9. ULC Or 1080 J 67, l.4. TS 10 J 9, f. 30, verso, l. 2. TS 10 J 19, f. 26, l. 7. TS Ar 18 (1) 137, l. 30, éd. Princeton Geniza Project.

que le bois d'acacia était coupé ce mois-là et ensuite transporté *via* le Nil vers la berge de Fustât (*sāḥil Miṣr*) afin de servir à l'entretien des navires (*marākib*) et des bâtiments de guerre (*al-asāṭil*)¹⁵¹. La présence du pont de navires rendait difficile le passage de ce bois vers le nord de Rawḍa. Si l'arsenal d'al-Maqs avait été en service, il aurait été bien plus pratique de transporter directement le bois jusqu'à ce dernier site. Encore une fois, chez des auteurs qui rédigèrent parfois plusieurs siècles après la disparition des Fatimides, l'ensemble de ces éléments a donc pu entraîner une erreur qui a persisté par la suite. Enfin, il existe une dernière possibilité qui pourrait permettre d'expliquer les problèmes que l'on rencontre lorsque l'on tente de trouver quelques informations sur l'arsenal d'al-Maqs. Ce terme est en effet très près du vocable *al-maks* duquel il semble d'ailleurs dériver comme le signale al-Qudāfī. Le terme *al-maks* signifie la douane que les marchands de la Geniza appelaient souvent la *ṣinā'a* et dont les droits se réglaient bien à Fustât¹⁵². Il n'est donc pas improbable que certains auteurs aient confondu les deux vocables.

Au-delà des problèmes de vocabulaires, nous pensons que conformément à la logique fatimide établie au Maghreb, un chantier de construction navale fut créé sur le site qui pouvait sembler le plus propice, celui d'al-Maqs. Très vite toutefois, les navires de guerre nécessitant un tirant d'eau plus important ne purent plus être mis en construction sur ce site. Seules les barques de processions, moins imposantes, et nécessitant une profondeur d'eau moindre furent maintenues sur le site avant que leur construction soit à son tour délocalisée au sud de Fustât. La pratique des califes de venir assister pendant longtemps à des parades navales devant le site d'al-Maqs, comme le fait que certains équipements de la flotte étaient fixés sur les navires longtemps après la délocalisation du site et dans des conditions mal déterminées expliquent que les auteurs aient pris l'habitude de garder ce vocable pour désigner la zone d'al-Maqs où, en effet, un atelier d'entretien plus modeste put se maintenir pendant plusieurs décennies.

2.2.2.2 *Les arsenaux de Fustât et de Rawḍa*

Si l'existence de l'arsenal d'al-Maqs est loin d'être assurée, les Fatimides utilisèrent avec certitude au moins deux autres sites de construction navale, l'un sur la rive de Fustât, l'autre dans l'île de Rawḍa. Avec Yaḥyā al-Anṭākī, de nombreux auteurs évoquent en effet l'arsenal de Fustât (*ṣinā'a bi-Miṣr*). Cependant, sous cette appellation unique, il semble que les textes fassent référence à plusieurs sites distincts. Deux autres textes essentiels, l'un écrit par Ibn al-Ma'mūn

¹⁵¹ Pellat, *Calendriers*, p. 60.

¹⁵² Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 192. Maqrīzī, *Khiṭat*, III, p. 302-304.

al-Baṭā'ihī et l'autre par Ibn al-Ṭuwayr, complètent les maigres connaissances sur la position des arsenaux fatimides.

Nous avons placé l'arsenal créé par al-Ikhshīd au nord de Fustât, dace au jardin d'al-Mukhtar, dans les parages du monastère d'Abī Minā. Cependant, quelques éléments laissent penser qu'à l'arrivée des Fatimides, cet arsenal n'était déjà plus au même endroit et qu'il avait été déménagé au sud. Les textes évoquant l'arsenal de Fustât sous les premiers Fatimides ne permettent pas de penser qu'il s'agissait du même site. Parmi les raisons qui auraient pu rendre nécessaire un nouveau déplacement du site de l'arsenal, la migration de la berge orientale du Nil vers l'ouest serait sans doute la plus plausible. En 937, le tracé du Nil se trouvait en effet plus à l'est de Rawḍa qu'à l'époque fatimide. On sait par ailleurs qu'en 947, le bras du Nil entre Rawḍa et Fustât fut presque totalement ensablé et que la zone qui eut toujours tendance à s'envaser le plus vite se trouvait justement au nord de Fustât, dans les environs du Khalij et du monastère c'est-à-dire dans la zone où Ibn al-Mutawwaj aurait vu la porte d'un arsenal¹⁵³. Une telle localisation s'avérait évidemment peu propice à la pérennisation d'un chantier naval. Cela imposait un nouveau transfert du site de l'arsenal vers le sud de la ville, c'est-à-dire là où l'ensablement était moins rapide. Ce changement n'est pas, il est vrai, attesté par les sources. Ceci ne constitue pas pour autant la preuve absolue qu'il n'eut pas lieu. Ce ne serait pas la première fois que les auteurs omettent d'évoquer des changements de la sorte¹⁵⁴. La documentation ne permet pas de dater ce déplacement de l'arsenal qui se produisit peut-être juste après 947, c'est-à-dire une dizaine d'années après la création du chantier naval, soit au moment de l'arrivée des Fatimides en Égypte. Pour confirmer ce transfert, les sources se font l'écho de l'existence de plusieurs édifices attribués à un certain Abū Bakr Muḥammad b. 'Abd Allāh al-Khāzin qui travailla au service d'al-Ikhshīd. Il s'agit du maître d'œuvre d'un hôpital du bas (*al-bīmāristān al-asfal*), comprenons le sud de Fustât, d'une *qaysāriyya* et surtout d'un nilomètre (*miqyās*), le nilomètre dit d'al-Khāzin, que ce dernier aurait fait construire sur la rive orientale du Nil¹⁵⁵. Quḍā'ī (m. 1062) indique que de son temps, des traces de ce nilomètre étaient toujours visibles dans la *šinā'a*¹⁵⁶. Ibn Duqmāq place quant à lui la colonne du nilomètre d'al-Khāzin dans les greniers (*al-ahrā'*) de Fustât, c'est-à-dire à nouveau près du

153 Maqrīzī, *Khiṭaṭ*, I, p. 156-157. Clerget, *Le Caire*, I, p. 27-31.

154 Les sources n'enregistrèrent en effet pas davantage le retour de la construction navale sur l'île de Rawḍa à l'époque fatimide.

155 Ibn Duqmāq, *Intiṣār*, IV, p. 51.

156 Il précise aussi que désormais le nilomètre utilisé était bien celui de l'île de Rawḍa construit sous les ordres du calife abbasside al-Mutawakkil (m. 861) à la pointe sud de l'île. Sur al-Quḍā'ī voir Maqrīzī, *Muqaffā*, V, p. 377-378. Maqrīzī, *Khiṭaṭ*, I, p. 155.

Qaṣr al-Shama¹⁵⁷. Quḍā'ī poursuit en précisant que les bains de Būrān, localisés entre la mosquée de 'Amr et le Qaṣr al-Shama', étaient alimentés en eau par une conduite qui partait d'un puits situé dans le nilomètre d'al-Khāzin¹⁵⁸. Les deux textes, écrits à quelques siècles d'intervalle, permettent de comprendre que ce qui constituait un espace directement sur le Nil au XI^e siècle, donc un emplacement idéal et indispensable pour un nilomètre et un arsenal, s'était peu à peu comblé par la suite. La berge s'était éloignée vers l'ouest au point de former un terre-plein susceptible d'accueillir les greniers supplémentaires décrits par Ibn Duqmāq. Ce dernier n'évoque cependant plus la présence d'une *šinā'a*. Ces deux ensembles, greniers et *šinā'a*, étaient sans doute très proches, voire contigus car il est possible que le vizir al-Ma'mūn al-Baṭā'iḥī ait utilisé une partie de la zone dite des greniers pour agrandir ce qui apparaît bien comme un arsenal. Ces éléments tendraient donc un peu plus à prouver que l'arsenal des premiers Fatimides se trouvait bien au sud de Fustāt et non pas au nord¹⁵⁹.

Si l'on reprend les sources pour tenter de placer l'arsenal initial de Fustāt utilisé par les Fatimides, il faut alors revenir aux récits évoquant l'incendie de 996 et du pillage de la *Dār Mānak*. Nous avons indiqué qu'en 996, l'arsenal où se déclara l'incendie était sans doute placé à très faible distance de cette *dār*. Le nilomètre d'al-Khāzin avait été établi sur la rive du Nil dans les années 930. Cette rive paraît avoir été consolidée par des marches (*ma'ārīj*) qui donnèrent peut-être leur nom à une portion de rue appelée « rue des marches (*khatt al-ma'ārīj*) » située au sud de Fustāt (cf. figures 23 et 24)¹⁶⁰. Quḍā'ī rapporte que sept de ces marches existaient encore à son époque, sans préciser si elles délimitaient alors la berge ou si le Nil s'était déplacé vers l'ouest et qu'elles ne formaient donc plus qu'un vestige de l'ancienne rive¹⁶¹. Il y a peu de chance que ces marches aient coupé l'arsenal en deux parties, créant alors une sorte de dénivelé peu fonctionnel à l'intérieur d'un site stratégique. De la même manière, au XI^e siècle, ces marches ne délimitaient sans doute pas la façade ouest de l'arsenal, celle qui donnait sur le fleuve. Il faut alors penser que les marches se trouvaient à l'arrière de l'arsenal, donc à l'est, alors que le nilomètre d'al-Khāzin

157 Le Qaṣr al-Sham' constituait le noyau d'habitation des chrétiens autochtones de Fustāt, lequel correspondrait en fait à l'ancienne forteresse byzantine. Cf. Casanova, *Essai*, plan I (F 5). Kubiak, *Fustat*, p. 50-51, 106-108. Sayyīd, *La capitale de l'Égypte*, p. 7.

158 Ibn Duqmāq, *Intiṣār*, IV, p. 98, 104 et V, p. 38. Casanova, *Essai*, p. 23, 223. Popper, *Nilometer*, p. 11-12.

159 L'allusion d'Ibn Duqmāq aux « collines des tanneurs » (*kūm al-dabbāghīn*) dont une grande partie fut annexée à l'arsenal n'apporte pas grand-chose quant à la localisation car ces collines n'apparaissent qu'une seule fois et uniquement sous la plume de cet auteur. Ibn Duqmāq, *Intiṣār*, IV, p. 12. Casanova, *Essai*, p. 219-224, 235-238.

160 Casanova, *Essai*, p. 235.

161 Maqrīzī, *Khiṭaṭ*, II, p. 158-159.

se plaçait dans une position un peu avancée par rapport aux marches. Cela expliquerait qu'à un moment, ce nilomètre se soit trouvé à l'intérieur de l'arsenal fatimide. En tenant compte de ces divers éléments, il est possible d'établir que le premier arsenal fatimide à Fustât se trouvait bien au sud de la ville, sans doute un peu à l'est de la rue des Marches. Cette position correspond assez bien à la plupart des critères de distance à la fois du Qaṣr al-Shama' et des bains de Būrān alimentés par une conduite partant du puits de ce nilomètre, et situés entre la mosquée de 'Amr et le *qaṣr* (cf. figures 22, 23 et 24).

Les récits d'Ibn al-Ma'mūn et d'Ibn al-Ṭuwayr qui évoquent les arsenaux mettent en évidence que les sites durent évoluer par rapport à la période initiale. Ibn al-Ma'mūn indique ainsi :

Aucun navire de la flotte n'était construit ailleurs que dans l'arsenal qui se trouve dans l'île (*al-ṣinā'a allatī bi-l-jazīra*). Mais le vizir al-Ma'mūn n'était pas satisfait de cette situation. Il ordonna que l'on construise les *shawānīs* et les autres navires du diwan destinés à la navigation sur le Nil dans le chantier de construction de Fustât (*ṣinā'a bi-Miṣr*) auquel il adjoint l'entrepôt des raisins secs (*dār al-zabīb*) sur lequel il fit construire un belvédère (*manzara*) qui s'appelle encore comme cela [*manzarat al-ṣinā'a*]. Le calife y descendait le jour de la présentation de la flotte ou de son lancement. Il ordonna aussi que soient construits les *jarānīs* (?) et les *shalandīs* dans le chantier de l'île (*fī l-ṣinā'a bi-l-jazīra*)¹⁶².

De son côté, Ibn al-Ṭuwayr évoquant la procession califale relate que :

Le calife sortait d'al-Qāhira par la Bāb Zuwayla. Il cheminait jusqu'au dernier angle du verger de 'Abbas puis, en passant par la mosquée d'Ibn Ṭūlūn et le grand pont (*jīsr al-'aẓam*), il se dirigeait vers la berge de Fustât (*sāḥil bi-Miṣr*). Il poursuivait la route en passant par l'extrémité orientale de la rue des vendeurs de bois en direction de la dār Fāḍil et de la porte de la *ṣinā'a* (*bāb al-ṣinā'a*) qui est à côté et dont le vestibule était orné de banquettes recouvertes de nattes de 'Abbadan¹⁶³. Le calife ressortait et se détournait (de sa direction) vers l'autre *ṣinā'a* qui servait au paiement de la douane (*al-ṣinā'a al-ukhrā, wa kānat hadhihi bi-rasam al-maks*), puis

¹⁶² Ibn al-Ma'mūn, *Akhbār Miṣr*, p. 100-101.

¹⁶³ Du nom de la localité du sud de l'Irak où ces étoffes étaient produites. Cf. Nāṣir-ī Khusraw, *Sefer Nameh*, p. 122.

il passait par la rue des vendeurs de laine¹⁶⁴ en direction du pavillon de plaisance appelé manāzil al-'Izz, puis il allait au Palais de la royauté (*dār al-mulk*) dans laquelle il pénétrait [...]. Il en ressortait enfin pour embarquer à bord d'une *'ushārī* qui le menait au Nilomètre [de Rawḍa]¹⁶⁵.

Ces deux extraits apportent la preuve que l'arsenal fut réimplanté dans la zone des greniers (*al-ahrā'*) et, qu'au XII^e siècle, il existait deux édifices qualifiés de *šinā'a*¹⁶⁶. Ibn al-Ṭuwayr indique ailleurs que le Bureau des constructions navales (*dāwān al-'amā'ir*) se trouvait dans la *šinā'a*, sans préciser laquelle¹⁶⁷. Maqrīzī ajoute au récit d'Ibn al-Ṭuwayr que le calife et son vizir étaient les seuls à avoir le droit de pénétrer à cheval dans la *šinā'a* et qu'ils la traversaient pour ressortir de l'autre côté, puis ils s'embarquaient vers le Nilomètre¹⁶⁸. On note que l'arsenal se trouvait à côté d'un autre bâtiment, la *dār Fāḍil*, dont Maqrīzī rapporte qu'elle fut fondée sur la bande de terre laissée libre par les eaux du Nil après l'an 1106-1107¹⁶⁹. En toute logique, la première *šinā'a* par laquelle le calife et le vizir passaient se trouvait au même niveau que la *dār Fāḍil* et correspondait très certainement à l'arsenal maritime. Quant à la *šinā'a* utilisée pour la douane, il est précisé que le calife devait se détourner pour s'y rendre. La direction prise par le calife était nord-sud, et aboutissait à la *dār al-mulk*, fondée par al-Afḍal à l'extrémité sud de la ville (cf. figure 25). Les rues ou les édifices traversés depuis le départ du Caire se trouvaient à chaque fois au sud les uns des autres. L'arsenal était sans doute au sud de la *dār Fāḍil*. Dans ce cas, « se détourner » signifiait donc abandonner quelques instants la direction nord-sud pour en prendre une autre. La logique implique ici que le calife ne pouvait se diriger que vers l'est, là où se trouvait donc l'autre *šinā'a* utilisée pour la douane¹⁷⁰. Paul Casanova a placé la *dār Fāḍil* juste à l'ouest de l'ancien rivage du Nil¹⁷¹. En situant l'arsenal juste après la *dār Fāḍil* vers le sud et la *šinā'a* de la douane juste à l'est de l'autre côté de la rue, on obtient un

164 Casanova, *Fustat-Miṣr*, p. 221, note 2. Ce dernier pense qu'à la place d'*al-Suyūfiyyīn* il faut lire *al-Suyūriyyīn*. Cela semble en effet plus logique car excepté Ibn al-Ṭuwayr, aucun autre auteur ne signale cette rue.

165 Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 192-193.

166 Casanova, *Fustat-Miṣr*, p. 96-99, 103-107, 188-191, 219-220. Sanders, *Ritual*, p. 113.

167 C'est dans ces lignes qu'il mentionne la décoration du vestibule évoquée par Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 94.

168 Maqrīzī, *Khiṭaṭ*, II, p. 552 ; III, p. 623.

169 Maqrīzī, *Khiṭaṭ*, III, p. 258.

170 En effet, si cette autre *šinā'a* s'était située au nord, on peut penser que le calife y serait passé avant, et elle ne pouvait évidemment pas se trouver à l'ouest de la première *šinā'a* traversée à cause de la présence du Nil.

171 Maqrīzī, *Khiṭaṭ*, II, p. 126 ; III, p. 258-259.

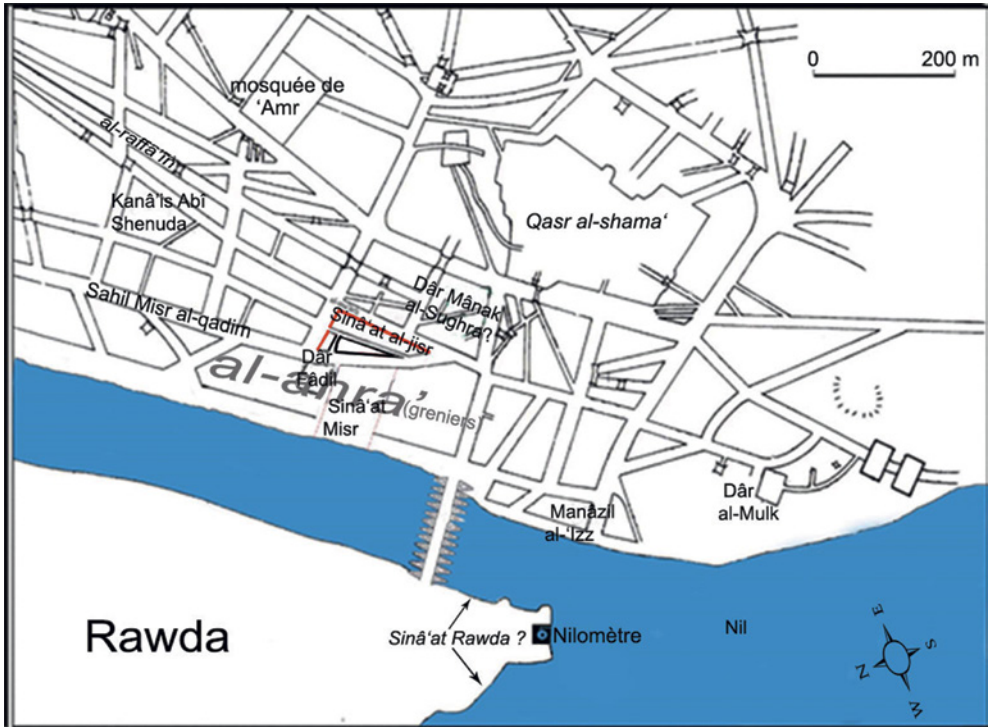


FIGURE 25 Essai de reconstitution du sud de Fustât et possible position des arsenaux (XII^e siècle)

alignement entre les divers sites ; *šinā'a* de la douane et arsenal maritime (cf. figures 22, 23 et 24), chacun correspondant peut-être à un déplacement pour suivre le Nil. Le transfert d'un site à l'autre, s'il eut bien lieu, ne devait pas poser de problème car, comme nous l'avons signalé en introduction de ce chapitre, un chantier naval ne nécessitait finalement que peu d'infrastructures. La fréquentation de plus en plus importante de Fustât par des marchands toujours plus nombreux ainsi que la croissance des activités commerciales imposaient la construction de nouveaux entrepôts. Laisser la berge du Nil trop s'éloigner du site de construction navale créait un espace vide de plus en plus large sur lequel il n'était pas possible de construire des bâtiments commerciaux qui auraient séparé l'arsenal du fleuve. Il était donc plus logique soit d'agrandir l'arsenal vers l'ouest, soit d'abandonner les anciens locaux pour les transformer en entrepôts, et reconstruire les bâtiments nécessaires au nouvel arsenal plus près du Nil. Selon nous, il est assez probable que la *šinā'a* de la douane fut en fait une réutilisation de l'arsenal fatimide des origines, voire une extension de ce dernier vers l'ouest. Peut-être s'agissait-il de ce que Musabbiḥī

nomme la *šinā'at al-jisr* comme nous allons l'expliquer et comme nous avons pu le représenter sur le plan (cf. figures 23 et 24).

Si l'on poursuit notre analyse et que l'on prend maintenant les propos d'Ibn al-Ma'mūn, on comprend donc qu'à un moment indéterminé, les Fatimides abandonnèrent le site de construction navale de Fustât pour réinvestir l'île de Rawḡa. L'arsenal de Fustât fut donc à son tour délaissé puisque, selon le texte, aucun navire de la flotte n'était construit en dehors de l'arsenal de l'île. Il faut alors songer à la période et aux raisons qui purent conduire à l'abandon du chantier d'al-Fustât pour celui de l'île et c'est encore une fois par des chemins détournés que l'on peut parvenir à une solution.

Sous le calife al-Zāhir (r. 1021-1036), l'arsenal de Fustât était encore utilisé. Dans le récit des événements survenus en 1023 et 1024, Musabbiḥī signale plusieurs déplacements du calife vers la *šinā'a*. Le plus souvent, il s'agissait d'inaugurer et d'assister à la mise à l'eau de navires au moment des célébrations de rupture du Khalīj qui traversait le nord de Fustât et passait devant Le Caire. Ainsi, le 6 septembre 1023, le calife traversa la ville pour se rendre à l'arsenal afin de lancer à l'eau une *'ushārī*. Il remonta ensuite la rue dite *ḥamrā'* (*shārī' al-ḥamrā'*), en direction du Khalīj¹⁷². Un an plus tard, en août 1024, al-Zāhir procéda au lancement d'un nouveau navire de guerre (*markab ḥarbī jadīd*) à l'arsenal du pont (*šinā'at al-jisr*) où, accompagné de ses hommes, il s'était rendu en grande tenue après avoir traversé Fustât (*wa-shaḡqa shārī' Miṣr ilā šinā'at al-jisr*)¹⁷³. La formulation même est identique à celle utilisée par Musabbiḥī à propos de la procession d'al-Ḥākim en 1021. Il s'agit en fait des deux seules mentions connues de cette *šinā'at al-jisr*, à seulement trois années d'intervalle. Si, pour ce passage, Maqrīzī ne cite pas sa source, il est raisonnable de penser qu'il s'agit bien d'un autre extrait de la chronique de Musabbiḥī, tant celle-ci lui avait été, selon ses propres mots, fort utile pour relater les événements survenus sous al-Ḥākim et al-Zāhir¹⁷⁴. Quelques jours auparavant, le 20 juillet 1024, un général accompagné de quelques hommes avait déjà traversé la ville jusqu'à la *šinā'a* avant de franchir le Nil en direction de Gizeh¹⁷⁵. Dans cette dernière allusion, seul le mot *jisr* (pont) manque à la phrase qui se rapproche par tous les autres termes des extraits déjà signalés. Tout semble ainsi indiquer que la *šinā'a* mentionnée en 1023 puis en 1024, et la *šinā'at al-jisr* des processions de 1021 et de 1024 correspondent en fait à une seule et même zone de construction navale. Il n'en demeure pas moins que cette appellation, très ponctuelle, est

172 Kubiak, *Fustat*, p. 99-102.

173 Musabbiḥī, *Akhbār Miṣr*, p. 47. Maqrīzī, *Itti'āz*, II, p. 148-149.

174 Bianquis, « al-Musabbiḥī », p. 650.

175 Maqrīzī, *Itti'āz*, II, p. 147.

étrange¹⁷⁶. L'expression *šinā'at al-jisr* correspondait-elle à un nouveau site de l'arsenal, ou était-ce simplement une autre appellation pour désigner l'arsenal de Fustât ? Nous penchons pour cette seconde possibilité.

La *šinā'a* de Fustât, telle que nous estimons sa localisation, se trouvait à faible distance du pont de bateaux reliant Fustât au sud de l'île (cf. figures 23 et 24). Le vocable de *šinā'at al-jisr* pourrait donc lui correspondre. Mais pourquoi changer le nom de cet arsenal ? Il faut admettre que l'arsenal de Rawḍa, celui utilisé avant la décision d'al-Ma'mūn, tel que Maqrīzī le localise, devait se trouver tout près du Nilomètre du sud de l'île et donc près du pont. Autant dire que sa distance au pont justifiait tout autant une appellation telle que celle de *šinā'a* du pont. Mais là encore, pourquoi une nouvelle dénomination ? Si l'on suit l'itinéraire du calife al-Zāhir qui se rendit à l'arsenal du pont le 6 septembre 1023, on note qu'il alla d'abord à la *šinā'at al-jisr* puis qu'il remonta la rue Ḥamrā vers le Khalīj¹⁷⁷. L'absence de référence à Rawḍa n'est évidemment pas la preuve que la *šinā'at al-jisr* se trouvait bien à Fustât, elle constitue néanmoins un signe. L'emploi de l'expression *šinā'at al-jisr* pendant un temps assez court pourrait correspondre à une sorte de phase d'extension de la zone dévolue à la construction navale. Du fait du mouvement de la berge du Nil, de l'accroissement de l'activité de construction navale, il se peut que l'arsenal initial fût étendu en direction du pont, là où il y avait le plus de place, d'où l'expression de *šinā'at al-jisr* plutôt que la référence plus classique à la *šinā'at Miṣr*.

Après le règne d'al-Zāhir, les chroniques ne mentionnent plus une quelconque *šinā'a* ni l'activité navale en général. Durant le long règne d'al-Mustanṣir (r. 1036-1094), les textes restent relativement silencieux quant aux arsenaux. À cette période, le ralentissement des opérations navales explique sans doute la disparition des références aux arsenaux. En fait, seul un passage de l'historien Idrīs 'Imād al-Dīn (m. 1468), évoque l'arrivée d'émissaires et de cadeaux destinés à al-Mustanṣir vers 1069-1070¹⁷⁸. L'auteur indique simplement que les navires transportant les présents arrivèrent à la *šinā'a* du rivage de Miṣr (*šinā'a min sāhil Miṣr*). On peut penser que les embarcations venant de Haute-Égypte ne pouvaient aller plus au nord que Fustât à cause du pont. Dans le cas contraire, il est difficile de comprendre pourquoi les présents ne furent pas débarqués directement à al-Maqs qui se trouvait plus près du Caire. En s'appuyant sur Ibn al-Ṭuwayr, qui se réfère toutefois à une période ultérieure et qui

176 Certains ont vu dans cet arsenal du pont un autre nom pour désigner l'arsenal de l'île. Cf. Musabbihī, *Akhbār Miṣr*, p. 10, note 1. Cette éventualité n'est confirmée par aucune source et semble contredire la plupart des textes ultérieurs mentionnant les arsenaux fatimides.

177 Musabbihī, *Akhbār Miṣr*, p. 10.

178 Idrīs, *Uyūn*, VII, p. 88.

mentionne des *'ushārīs* au mouillage dans la *ṣinā'a* de Fustât, on peut émettre l'hypothèse que les cadeaux devaient simplement être présentés à la douane de Fustât, celle à laquelle nombre de lettres de la Geniza font référence et dont un bâtiment se trouvait dans un local qualifié de *ṣinā'a*¹⁷⁹. Enfin, de la douane, où ils étaient très certainement exemptés des droits d'importation, les cadeaux devaient ensuite être amenés jusqu'au palais du calife.

Après la mort d'al-Mustanṣir, une nouvelle phase d'intense activité navale liée au développement de la croisade débuta pour les Fatimides. En dépit de la résistance vigoureuse de la marine égyptienne composée d'unités toujours plus nombreuses, les mentions des chantiers fatimides ne sont pas très fréquentes pour autant. Il faut attendre l'année 1118-1119 pour que l'arsenal maritime de Fustât soit cité sans ambiguïté aucune à l'occasion d'un événement exceptionnel. Le vizir al-Afḍal (m. 1121) se rendit « à l'arsenal de Miṣr (*ṣinā'at Miṣr*) et ordonna la construction de cinq navires incendiaires (*ḥarāriq*) » destinés à être transportés en mer Rouge afin de protéger les navires marchands et le port de 'Aydhāb contre les entreprises des pirates¹⁸⁰. Enfin, la chronique des quatre années du vizirat d'al-Ma'mūn al-Baṭā'iḥī, successeur d'al-Afḍal, relate le fameux épisode de la concentration de la construction navale à Rawḍa puis ce qui est présenté comme la remise en service du chantier de Fustât. À moins d'une confusion dans la chronologie des événements, tout à fait possible au demeurant, ou d'une erreur de l'auteur narrant la visite d'al-Afḍal à l'arsenal de Fustât, la concentration de la construction navale à Rawḍa se produisit donc en toute logique entre la venue d'al-Afḍal au chantier de Fustât en 1118 et sa mort en 1121.

Les textes n'éclairent aucunement les raisons qui motivèrent l'utilisation de Rawḍa comme site unique du chantier naval. La première hypothèse consisterait encore une fois à songer à une cause physique, le déplacement progressif de la rive de Fustât vers l'ouest et donc à l'accroissement de la distance entre le chantier et le fleuve. La nécessité de trouver davantage de place pour les navires de guerre à une période où l'activité de construction navale s'accroissait pourrait aussi constituer une explication plausible¹⁸¹. Il s'agissait peut-être aussi de trouver de la place pour des greniers et des entrepôts supplémentaires. En dépit des croisades, le commerce, notamment celui en provenance de la mer Rouge et de l'océan Indien, était plus que florissant. Les produits

179 TS 8 J 9 f. 21, recto, l 9, éd. Gil, *Malkhūt*, III, doc. 315, p. 42. Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 94.

180 Nuwayrī, *Nihāyat*, xxviii, p. 278. Maqrīzī, *Itti'āz*, III, p. 58.

181 Sur ce point voir dans le chapitre 2, § 3 « Le sursaut des croisades ».

de ce commerce étaient particulièrement prisés des marchands européens¹⁸². Al-Afḍal estima peut-être qu'il était plus pratique et peut-être plus sûr, en ces temps d'activité navale importante contre les flottes chrétiennes, de séparer de manière stricte la construction navale des activités commerciales. L'épisode de l'incendie de la flotte survenu en 996 et imputé aux Amalfitains put aussi être fort à propos rappelé au vizir au moment où les marchands issus de nations potentiellement ennemies affluaient à Fustât. Seule l'administration de l'arsenal demeura du côté de Fustât tandis que tout ce qui faisait concrètement la construction navale fut transféré sur l'île de Rawḍa sans que l'on sache exactement à quel endroit dans l'île. Maqrīzī, dont nous avons signalé la confusion à propos de l'emplacement de l'arsenal de Rawḍa d'avant 937, pourrait cette fois être dans le vrai lorsqu'il indique que le nouveau site de construction navale de l'île se trouvait désormais près du Nilomètre. Mais, il s'agirait alors de sa position à l'époque fatimide et non pas ikhshidide. Un détail qui put échapper à notre auteur. Aucun texte ne vient cependant préciser l'emplacement de cet arsenal sous les Fatimides. Pour les diverses raisons que nous avons signalées ; le possible envasement de la branche du Nil, le mouvement de la berge de Fustât, mais aussi le passage incessant des bateaux de commerce, l'implantation de l'arsenal de Rawḍa sur la berge orientale de l'île, entre le Nilomètre et le pont, ne représentait peut-être pas la meilleure solution. Selon nous, il faut sans doute chercher cet arsenal de Rawḍa plutôt sur la berge qui faisait face à Gizeh, là où le Nil coulait sans entrave dans un lit beaucoup plus large. Il ne s'agit toutefois là que d'une hypothèse à propos de laquelle l'absence de source empêche de valider.

Quoi qu'il en soit, le vizir al-Ma'mūn al-Baṭā'ihī ne dut pas approuver le choix de son prédécesseur sans le désavouer totalement. On note en effet que les navires dont le vizir ordonna de rapatrier la construction à Fustât n'étaient pas ceux qui avaient la vocation militaire la plus affirmée. Il s'agissait de navires de transport et d'embarcations dites du diwan – le terme doit sans doute être compris comme l'administration centrale – destinés à naviguer sur le Nil. Il

182 Balard, « Notes sur le commerce entre l'Italie et l'Égypte sous les Fatimides », p. 627-633. Balard, *Les Latins en Orient*, p. 138-140. Cahen, « Le commerce d'Amalfi dans le Proche-Orient musulman avant et après la Croisade », p. 291-301. Cahen, « Les marchands étrangers au Caire sous les Fatimides et les Ayyubides », p. 97-101. Citarella, « The relations of Amalfi with the Arab world », p. 299-312. Citarella, « Patterns of Medieval Trade, the commerce of Amalfi before the Crusades », p. 531-555. Jacoby, « Les Italiens en Égypte aux XI^e et XII^e siècles : du comptoir à la colonie ? » p. 76-89. Krüger, « Genoese trade with northwest Africa in the Twelfth Century », p. 377-391. Nicolle, « Manufacture and Importation of Military Equipments », p. 139-162. Stern, « An original document from the Fatimid chancery concerning Italian merchants. », p. 529-538.

s'agissait très certainement des *'ushārī*, donc des bateaux de taille relativement modeste et au tirant d'eau sans doute plus faible. Il ne faut pas exclure en effet le problème du comblement progressif de la branche du Nil qui aurait pu amener à ce que les navires de plus fort tonnage ne puissent plus être construits voire mis au mouillage du côté de Fustât où la profondeur était peut-être devenue insuffisante. Le fait que le nouveau vizir ait adjoint à l'arsenal de Fustât un local commercial pour y construire un belvédère d'où le calife pourrait assister aux parades navales confirme que l'arsenal de Fustât se trouvait enserré dans les greniers. Après ce retour à Fustât, Ibn al-Ma'mūn signale clairement « les deux arsenaux (*ṣinā'atayn*) de Miṣr et de l'île » dans le cadre de l'armement d'une deuxième flotte destinée à aller harceler les côtes syro-palestiniennes tombées aux mains des Francs¹⁸³. Il s'agit là de l'ultime référence à la construction navale et aux *ṣinā'a* de Fustât et de l'île. Après cette date, et alors que les opérations navales fatimides se multipliaient pourtant contre les Francs, les chroniqueurs ne mentionnent plus les arsenaux de la ville. Seules quelques lettres de la Geniza utilisent le vocable *ṣinā'a* avec le sens que l'on sait. Cela renvoie alors encore une fois à la vocation commerciale de l'espace qualifié de *ṣinā'a* et permet de faire le lien avec la *ṣinā'a* de la douane du texte d'Ibn al-Ṭuwayr.

Il ne faut évidemment pas interpréter ce silence comme un arrêt de la construction navale dans les arsenaux de la cité. Au regard de l'histoire de la dynastie, cela semble même assez peu probable. Ibn al-Ṭuwayr et Ibn Mammātī, qui consacrent des chapitres à la construction navale sous les derniers Fatimides et les Ayyoubides, ne signalent pas l'abandon du site de Fustât. Les raisons du silence des textes après 1130 tiennent très certainement à l'accélération de l'histoire du Proche-Orient médiéval. La multiplication des troubles intérieurs en Égypte même, la chute des dernières villes côtières syro-palestiniennes comme Tyr (1124) et Ascalon (1153), les attaques directes contre l'Égypte, les changements rapides de vizirs ainsi que les turpitudes de la cour fatimide constituaient des sources d'intérêt autrement plus passionnantes pour les chroniqueurs que l'assemblage de quelques planches. La tragédie qui se jouait alors avec l'intrusion sur la scène égyptienne de nouveaux acteurs décisifs comme Shīrkū, général en chef de l'armée syrienne, puis de Saladin son lieutenant, mobilisa toute l'attention des chroniqueurs. Les sources italiennes montrent cependant que du bois d'œuvre arrivait en grande

183 Ibn al-Ma'mūn, *Akhbār Miṣr*, p. 61-62.

quantité en Égypte, signe que les derniers Fatimides se souciaient toujours de construire des bâtiments de guerre¹⁸⁴.

Un événement exceptionnel réveilla cependant la curiosité des chroniqueurs, l'invasion de l'Égypte par les troupes d'Amaury 1^{er}. En novembre 1168, alors que les forces chrétiennes campaient aux abords de Fustât, un violent incendie aurait ravagé la ville. Cet incendie est peut-être en rapport avec les arsenaux fatimides, mais il existe différentes théories sur ce sinistre. La version officielle, rapportée par les auteurs arabes incarnés au tout premier chef par Ibn al-Athîr puis Maqrîzî, impute avant tout le feu à l'inconséquence de Shāwar, le vizir fatimide d'alors¹⁸⁵. Les auteurs musulmans tentent de justifier la destruction de Fustât par une décision logique, résister à l'envahisseur chrétien en sacrifiant une ville devenue impossible à protéger. La réalité pourrait en fait s'avérer plus floue que l'image nette que tentent d'en donner les historiens mentionnés. Les auteurs chrétiens s'exprimant en arabe, notamment Abū Ṣāliḥ, mais aussi les lettres de la Geniza, offrent une version différente de celle généralement retenue¹⁸⁶. Le déclin progressif de Fustât avait en réalité commencé dès la guerre civile du règne d'al-Mustanṣir. L'incendie de 1168 pourrait en quelque sorte conclure un cycle entamé bien plus tôt et, surtout, ne pas être directement imputable à Shāwar, mais à la situation d'anarchie généralisée qui régnait dans la cité au moment où les croisés s'approchaient de la *birkat al-ḥabash*, à quelques encablures au sud de Fustât¹⁸⁷. Il est difficile de se faire une idée de la situation, mais l'incendie n'aurait peut-être pas été déclenché sur ordre du vizir ou alors aurait été plus limité que prévu initialement. Les lettres de la Geniza ainsi que les fouilles archéologiques tendent effectivement à minorer l'ampleur des dégâts dont les auteurs arabes se font pourtant l'écho¹⁸⁸. Le récit de l'avancée d'Amaury sur la capitale égyptienne écrit par Guillaume de Tyr à partir des témoignages de chevaliers francs ayant participé à l'entreprise ne signale aucun incendie généralisé. L'auteur n'aurait pourtant manqué de se faire le rapporteur d'un tel sinistre, surtout s'il avait détruit la

184 Stern, « An original document from the fatimid chancery concerning italian merchants », p. 532-533. Balard, « Notes sur le commerce entre l'Italie et l'Égypte sous les Fatimides », p. 627-633.

185 Une synthèse de ces théories se trouve dans Kubiak, « The burning of Misr al-Fustat, 1168. A reconsideration of Historical Evidence », p. 51-64.

186 Abū Ṣāliḥ, *Churches*, fol. 26 a, 36 b, 37 a, tr. p. 92, 119, 120.

187 Maqrîzî, *Ittī'āz*, 111, p. 296-297. Ibn Taghrî Birdî, *Nujūm*, v, p. 350. Sur la *birkat al-ḥabash* cf. Maqrîzî, *Khiṭaṭ*, 111, p. 510-527.

188 Goitein, *Mediterranean Society*, I, p. 18-19 ; II, p. 141. Kubiak, « The burning of Misr al-Fustat, 1168. A reconsideration of Historical Evidence », p. 51-64.

marine égyptienne dont il disait ailleurs qu'elle représentait une grande menace pour les possessions franques de Palestine¹⁸⁹.

Encore une fois, le texte de Maqrīzī semble comporter quelques incohérences quant aux dégâts réels. Il signale par exemple que dès 1171, Saladin transforma les Manāzil al-'Izz en une madrasa shaféite localisée entre la dār al-Mulk et le rivage (cf. figure 25)¹⁹⁰. Les Manāzil al-'Izz se trouvaient à l'extrémité sud de la ville, en amont du pont, en direction de la porte de l'aqueduc (*bāb al-qanṭara*). Il s'agissait d'un belvédère, le troisième après celui d'al-Maqs (*manzarat al-Maqs*) et le pavillon de la *šinā'a* (*manzarat al-šinā'a*), utilisé par le calife pour assister aux départs de la flotte en expédition ou aux manœuvres de celle-ci lors des diverses célébrations¹⁹¹. Selon nous, cette nouvelle construction doit être mise en rapport avec l'arsenal de Rawḍa où étaient construits une bonne partie des bâtiments de guerre lors des dernières décennies. Il faut aussi songer qu'au temps de Shāwar, la flotte fatimide se trouvait au mouillage dans le sud de la ville et non pas à al-Maqs ni devant l'arsenal de Fustāt. Comme nous l'avons indiqué dans le chapitre consacré aux diverses expéditions navales, il paraît à peu près certain qu'il existait encore une flotte fatimide à l'époque de l'incendie et même après. Par conséquent, nous pensons que les arsenaux fatimides ne brûlèrent pas dans l'incendie et restèrent en activité jusqu'aux toutes dernières années des Fatimides¹⁹². Notons enfin qu'en novembre 1170, Saladin, devenu le dernier vizir fatimide, fit transporter des navires en pièces détachées jusqu'à la mer Rouge afin d'attaquer Ayla/Aqaba où se trouvaient les Francs¹⁹³. Les textes ne mentionnent pas d'où partirent les bateaux, mais le choix de la capitale comme point de départ de la caravane qui transportait les bâtiments, ainsi que cela avait déjà été réalisé sous le vizirat d'al-Afḍal, demeure l'option la plus logique, même s'il semble possible qu'à cette période, des navires fussent mis en chantier à Alexandrie et à Damiette¹⁹⁴. Toutefois, avant d'explorer cette possibilité, il faut en finir avec

189 Guillaume de Tyr, *Histoire*, p. 242-247.

190 Casanova, *Essai*, p. 96-99, 103-104.

191 Maqrīzī, *Khiṭaṭ*, II, p. 576.

192 Guillaume de Tyr, *Histoire*, p. 202-204. Maqrīzī, *Khiṭaṭ*, III, p. 619-620. Kubiak, « The burning of Misr al-Fustat, 1168. A reconsideration of Historical Evidence », p. 51-64. Il faut néanmoins préciser qu'en réalité aucune fouille n'a pour le moment été effectuée dans les zones qui furent soi-disant incendiées. Je remercie Roland-Pierre Gayraud pour cette information.

193 Ibn al-Athīr, *Kāmil*, XI, p. 365.

194 En outre, le voyageur Nāṣir-ī Khusraw atteste que des embarcations destinées à naviguer sur le Nil étaient construites le long du Nil. Il cite plus particulièrement le village de Ṣālihiyya dans le delta. Cf. Nāṣir-ī Khusraw, *Sefer Nameh*, p. 115.

les arsenaux de Fustât et tenter d'expliquer comment et où les matériaux et les divers éléments nécessaires à l'armement d'une flotte étaient entreposés.

2.2.2.3 *Le stockage des matériaux*

Le fonctionnement des arsenaux nécessitait de grandes quantités de bois, de fer, de poix qu'il fallait conserver le plus près possible des sites de construction navale afin d'éviter les transferts sur de trop longue distance de ces matériaux pondéreux. En Ifrīqiyya, les informations concernant le stockage de ces divers produits concernent uniquement le site de Mahdia. La *Sirat Jawdhar* fournit quelques informations sur le stockage du bois, du fer et des provisions destinées à la flotte et aux marins. Le géographe al-Bakrī rapporte aussi que l'arsenal disposait de « deux grandes et longues galeries voutées (*qabwān kabīrān tawīlān*) » destinées à conserver les différents appareils (*ālāt*) et équipements (*ʿudad*) nécessaires à la flotte à l'abri des intempéries¹⁹⁵. La localisation de ces galeries est évidemment aussi imprécise que celle du ou des chantiers de construction de Mahdia. L'hypothèse d'une localisation de ces magasins près de la grande mosquée a été évoquée (cf. figure 4)¹⁹⁶. Cette position pourrait aussi correspondre avec les informations que laisse filtrer la biographie de Jawdhar même si le texte n'est pas toujours explicite. On comprend néanmoins grâce à plusieurs missives envoyées à Jawdhar et à al-Muʿizz qu'il existait des « magasins de la mer (*khazāʾin al-baḥr*) » qu'il faut sans doute identifier comme étant les deux galeries citées par al-Bakrī. Aussi grands et longs fussent-ils, ces magasins vinrent à manquer de place lorsque les préparatifs de la conquête de l'Égypte s'intensifièrent. Les divers responsables de ces magasins demandèrent ainsi au calife l'autorisation de stocker des vivres (*azwād al-nāfidha*) et des équipements (*ḥawāʾij al-asāʾil*) dans la mosquée et dans le Dār al-baḥr, c'est-à-dire le palais d'al-Mahdī¹⁹⁷. Nous avons eu l'occasion de mentionner les problèmes de lecture de la biographie de Jawdhar, mais il y a désormais suffisamment d'arguments pour estimer que le chantier naval principal de Mahdia et donc les magasins se situaient près de la grande mosquée et en l'absence d'autres documents il n'y a pas lieu de penser le contraire. Les textes ne disent rien de plus sur lieux de stockage des sites de construction navale d'Ifrīqiyya et de Sicile.

En Égypte, les informations quant aux magasins nécessaires aux équipements de la flotte sont plus nombreuses, mais demeurent peu précises à cause du peu d'intérêt que ce genre de question suscitait chez les auteurs. Les textes

195 Bakrī, *Masālik*, II, p. 683-684.

196 Lézine, *Mahdiyya*, p. 22.

197 Jawdharī, *Sirat Jawdhar*, éd. p. 106, tr. p. 106. (éd. p. 102, tr. p. 154 de l'ancienne édition)

ne disent quasiment rien des possibilités de stockage de l'arsenal lui-même. Ibn al-Ṭuwayr signale qu'il s'agissait d'un édifice fermé par au moins deux portes et dont le vestibule comportait des bancs recouverts de nattes de 'Abadan¹⁹⁸. En toute logique, même si aucun texte ne le certifie, des magasins destinés aux pièces de bois au fer devaient se trouver à l'intérieur même de cet édifice fermé. Néanmoins, toujours d'après Ibn al-Ṭuwayr, il semble que les entrepôts servant à la construction de la flotte étaient trop nombreux pour pouvoir tous se trouver à l'intérieur de l'enceinte de l'arsenal¹⁹⁹. Pour des raisons pratiques, les matériaux étaient très certainement conservés dans les entrepôts et autres magasins localisés à proximité immédiate du site de construction navale. On sait par ailleurs que sur la berge de Fustât existait un « débarcadère de l'acacia (*sāhil al-sant*) » où étaient déchargées les grumes d'acacias en provenance de Haute-Égypte notamment²⁰⁰. Une partie de ces grumes était destinée à alimenter l'arsenal et il semble assez logique que l'arsenal et le magasin du bois se soient trouvés à peu de distance de ce site de déchargement.

Les berges du Nil étaient bordées d'entrepôts et de greniers. Cela laisse penser que des magasins de l'arsenal se trouvaient eux aussi directement sur la berge du Nil. Les textes indiquent toutefois que l'on stockait aussi du bois ailleurs, à plusieurs kilomètres au nord-est, en plein cœur du Caire, juste derrière le grand palais califal, dans un lieu qualifié de *munākh al-Sa'īd*. Il s'agissait d'un entrepôt où se trouvaient des meules pour la farine destinée aux palais, mais aussi un magasin pour le bois et le fer (*makhāzin al-akhshāb wa-l-ḥadīd*)²⁰¹. Une telle localisation peut sembler surprenante, et pour tout dire peu crédible, tant la distance entre le lieu de fabrication de la flotte et ce magasin rendait difficiles les allers-retours entre les deux sites. Le déplacement de matières aussi pondéreuses et si peu pratiques à déplacer que du fer, des planches et des troncs qui auraient dû être charriés dans un sens puis dans l'autre en fonction des besoins semble peu crédible. Il existe selon nous d'autres explications. Ibn al-Ṭuwayr rapporte en effet qu'au XI^e siècle au moins c'est dans le Munākh que des prisonniers francs fabriquaient les divers éléments qui équipaient la flotte (*ālāt al-asāṭil*), comme les voiles en lin (*qinnab al-kittān*) et les mangonneaux (*manjanīqāt*)²⁰². Le bois et le fer entreposés en ce lieu servaient sans doute non

198 Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 97.

199 Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 95.

200 Maqrīzī, *Khīṭaṭ*, III, p. 427.

201 D'autres magasins sont également placés au Caire comme la *khizānāt al-bunūd*, la *khizānāt al-silāḥ*. Il ne semble cependant pas qu'ils aient eu des équipements destinés à la flotte. Cf. Ibn Mammātī, *Qawānīn*, p. 353. Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 126, 133, 141. Maqrīzī, *Khīṭaṭ*, II, p. 218, 351, 356, 395.

202 Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 140-141.

pas aux navires eux-mêmes, mais à la fabrication des armes et des équipements qui les équipaient avant les départs en expédition. Il s'agissait en quelque sorte d'un atelier de l'arsenal délocalisé à une certaine distance du chantier naval. La présence de cet atelier de fabrication au Caire ajoute quelque crédit à notre hypothèse selon laquelle ces équipements étaient fixés sur les bâtiments lorsque ceux-ci venaient au site d'al-Maqs et non pas lorsqu'ils se trouvaient encore à Fustât.

Le Munākh, dont le sens signifie station ou étable pour les chameaux, n'était pas initialement prévu pour abriter un atelier de la flotte²⁰³. Rien n'indique à quel moment il fut détourné de sa vocation initiale. La présence en son sein d'artisans prisonniers de guerre d'origine franque suggère que ce service fut créé durant les croisades. L'accroissement de l'activité navale à partir des croisades rendit nécessaire de trouver un local qui permettait la fabrication et le stockage de plus grandes quantités d'équipements destinés à des flottes composées de toujours plus de navires. Des problèmes de place dans le chantier naval de Fustât, mais aussi de sécurité, pourraient expliquer cette délocalisation. Il pouvait aussi s'agir d'assurer la sécurité à la fois des artisans francs qui n'étaient pas à l'abri de la fureur populaire, ainsi que des navires eux-mêmes. Un incendie se déclare si facilement.

La question de la localisation et de l'utilisation des arsenaux de Fustât et du Caire à l'époque fatimide est évidemment loin d'être totalement résolue même s'il a été possible de préciser un certain nombre d'éléments. Les lacunes des sources ne permettent malheureusement pas d'être catégorique. Au regard de l'étendue de leurs zones littorales, les Fatimides disposaient de bien d'autres possibilités pour construire les navires qui composaient leur flotte. Le choix de localiser l'arsenal principal à l'intérieur des terres avait avant tout été celui d'al-Mu'izz. Pour des raisons peut-être pratiques, mais avant tout idéologiques, ce souverain souhaitait avoir le contrôle le plus étroit possible sur ce qui se passait dans son arsenal. Cependant, les hommes qui lui succédèrent n'avaient peut-être plus les mêmes obsessions. Les logiques d'utilisation de la flotte n'étaient plus les mêmes que sous le premier calife d'Égypte largement marqué par l'opposition contre les Umayyades et les Byzantins. Mais il s'agissait presque là d'une opposition d'un autre siècle. Il pouvait être plus profitable de rompre avec cette tradition de concentration de la construction navale et d'utiliser les potentialités offertes par une façade littorale étendue en construisant les bâtiments de la flotte sur les côtes égyptiennes par exemple.

203 Dozy, *Supplément*, II, p. 742.

2.3 *Les arsenaux et chantiers du littoral : quelle réalité ?*

Cela fait des années que des bateaux (*marāḳib*) aussi beaux que les quatre que je viens de faire construire n'avaient pas été mis en chantier à Alexandrie²⁰⁴.

Cette phrase, écrite dans les années 1050 par le marchand Abraham b. Farrah à son associé Joseph al-Tahirtī à Fustāt, vient attester, s'il en était besoin, qu'il existait un chantier de construction navale à Alexandrie. Il ne fait aucun doute que des artisans capables de bâtir des embarcations vivaient dans la majorité des ports sous contrôle fatimide. La question que la documentation invite à se poser n'est pas tant l'existence de chantiers de construction navale sur les littoraux, la chose est en effet évidente, que l'utilisation de ceux-ci pour la construction des navires composant les flottes fatimides. En effet, l'étendue des littoraux fatimides offrait de grandes potentialités en la matière. Force est pourtant de constater que depuis l'installation des Fatimides en Égypte, tant la logique déployée en matière d'utilisation de la flotte que les sources ne permettent pas véritablement d'avoir des informations sur des arsenaux côtiers.

Parmi les textes essentiels qui semblent nier l'utilisation des chantiers du littoral comme arsenal de la dynastie, le passage d'Ibn al-Ma'mūn précise bien qu'au début du vizirat de son père, pas un navire de la flotte n'était construit ailleurs que dans l'arsenal de Rawḍa. Quelques décennies plus tard, Ibn al-Ṭuwayr indique qu'on ne cessa jamais de construire des navires à Fustāt, à Alexandrie et à Damiette²⁰⁵. Une nouvelle fois, on note, non sans dépit, les contradictions des sources émanant pourtant de deux hommes ayant servi les califes du Caire. L'information fournie par Ibn al-Ma'mūn pourrait être interprétée comme une lubie passagère du vizir al-Afḍal à un moment qui exigeait que des sites aussi stratégiques que les arsenaux soient le plus possible éloignés du danger que représentaient les possibles incursions des flottes croisées. Il ne s'agirait donc là que d'une disposition liée au contexte militaire ? En réalité, plusieurs indices, souvent ténus il est vrai, laissent penser que la construction de navires composant les escadres fatimides se pratiqua sans doute très peu dans les villes littorales durant la majeure partie du règne de la dynastie. Une telle éventualité ne manque évidemment pas de soulever quelques interrogations quant aux

204 TS 13 J 17 f. 15, recto, l. 15-16, éd. Gil, *Malkhūt*, III, doc. 543, p. 809-810.

205 Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 95. Le passage se trouvait d'abord chez Maqrīzī (cf. *Khīṭaṭ*, II, p. 571) dont nous avons déjà dit à quel point il avait parfois pu modifier les textes pour qu'ils reflètent ses représentations.

raisons qui purent inciter les maîtres du Caire à ne pas profiter des potentialités qu'offraient les ports de mer.

Il est nécessaire de partir des sources pour tenter d'éclaircir cette question. Au total, sept courts passages mentionnent la construction navale dans des ports égyptiens et syro-palestiniens²⁰⁶. Les témoignages les plus anciens signalant les chantiers du littoral égyptien à la période fatimide consistent en deux extraits de lettres de la Geniza relatifs au départ de convois de navires marchands d'Alexandrie dans les années 1023-1027²⁰⁷. En ces temps de révoltes des tribus bédouines de Palestine et de piraterie accrue depuis les cités de Barqa, de Jerba ou bien de la part des Byzantins, les Fatimides, très conscients de l'intérêt qu'ils avaient à assurer la sécurité des routes maritimes, firent escorter les navires de commerce par des bâtiments de guerre. C'est dans ce contexte particulier que les lettres indiquent, en substance, que les navires de commerce n'attendaient plus pour partir que la fin des opérations de réparation du « grand navire de guerre (*al-uṣṭūl*) et des unités (*qaṭā'i'*) »²⁰⁸. Le terme même de *ṣinā'a* n'apparaît en fait pas dans ces passages et la logique seule incite à penser que le grand navire auquel les auteurs font allusion se trouvait en réparation dans le chantier d'Alexandrie. Il est intéressant de noter que les auteurs des lettres évoquent bien une activité de réparation, respectivement *iṣlāḥuhum* et *iṣlāḥ al-uṣṭūl*, et non pas de construction (*inshā'*) de navires de guerre. Les lettres ne fournissent donc pas véritablement d'informations sur la construction navale militaire fatimide sur la côte méditerranéenne. Il faut ainsi chercher de plus amples renseignements dans les ouvrages issus du calame de quelques fonctionnaires de l'État.

Makhzūmī (m. 1118-1189), Ibn Mammātī (m. 1209) et Ibn al-Ṭuwayr (m. 1220), furent tous fonctionnaires de l'administration fatimide puis ayyoubide. Leurs œuvres s'inscrivent donc dans un contexte de transition entre deux règnes, deux pouvoirs qui n'avaient que peu à voir l'un avec l'autre. Les trois hommes étaient enfin sunnites de rite shaféite comme Saladin. Les textes en question furent rédigés sous les Ayyoubides et ils peuvent se référer, à partir de souvenirs personnels ou de documents d'archives, au règne des Fatimides. La période de rédaction de ces documents correspond, il est important de le souligner, à l'effort naval entrepris par Saladin pour reconstituer une marine égyptienne susceptible de défendre l'Égypte contre les multiples incursions ennemies,

206 Il s'agit de trois extraits tirés des trois lettres de la Geniza, et de passages se trouvant chez Nāṣir-i Khusraw, Ibn al-Ṭuwayr, Makhzūmī et Ibn Mammātī, passages largement recopiés par la suite par Maqrīzī et Qalqashandī.

207 TS 13 J 17, f. 3, recto, l. 10-13, éd. Gil, *Malkhūt*, II, doc. 181, p. 529-530.

208 Sur le sens des mots *uṣṭūl* et *qaṭā'i'* voir Diem, Radenberg, *Dictionary*, p. 3, p. 176. Blau, *Dictionary*, p. 11, p. 556.

notamment normandes²⁰⁹. Aussi s'avère-t-il souvent difficile de déterminer avec précision si la situation décrite valait pour toute la période fatimide ou simplement pour les derniers temps de la dynastie, voire si elle se rapportait seulement aux temps ayyoubides. Il semble que les deux dernières solutions soient les plus vraisemblables car aucun de nos auteurs n'a pu connaître l'administration fatimide du XI^e siècle²¹⁰. C'est en étant conscient de ces éléments qu'il faut analyser les informations fournies par les trois documents.

Ibn Mammātī, qui rédigea son ouvrage pour Saladin entre 1182 et 1193, souhaitait préciser à ses lecteurs la situation dans les diwans dont il avait la direction à l'époque ayyoubide. Il signale donc en des termes lapidaires la « *šinā'at al-'amā'ir* que l'on appelle *šinā'at al-inshā'* où sont ancrés les navires. Ces *šinā'a* étaient au nombre de trois, à Fustât, Alexandrie et Damiette »²¹¹. Le texte d'Ibn Mammātī concernant les arsenaux est par trop succinct pour prouver de manière certaine que les Fatimides firent bien construire des bâtiments de guerre à Alexandrie ou à Damiette. D'autre part, le contexte dans lequel Ibn Mammātī rédigea n'a sans doute pas manqué d'influencer ses propos. Ibn Abī Ṭayyī' (m. c. 1228-1233) rapporte en effet que constatant la faiblesse navale de l'Égypte après la chute des Fatimides, Saladin, encouragé en cela par le calife abbasside, décida de rebâtir une force navale digne de ce nom. Vers 1177 ou 1181, il se serait rendu dans les ports de la côte égyptienne et aurait ordonné la construction de bâtiments de guerre²¹². Vers 1181, le fossoyeur de la dynastie fatimide créa le *dīwān al-uṣṭūl* chargé de s'occuper plus particulièrement de la construction navale²¹³. Enfin, dans un autre passage de son ouvrage, Ibn Mammātī semble clairement se référer à la période ayyoubide. Ce dernier classe par exemple au rang des postes-frontière (*thughūr*) les cités d'Alexandrie, Damiette, Rosette, Tinnīs et 'Aydhāb sur la mer Rouge.²¹⁴ La mention de cette dernière cité parmi les places frontière paraît tardive puisqu'elle semble dater de la prise de la cité d'Ayla par Renaud de Châtillon en 1182-1183. Tout ceci constitue une preuve supplémentaire que les propos d'Ibn Mammātī concernant les arsenaux

209 Eddé, *Saladin*, p. 501-508. Ehrenkreutz, « The place of Saladin in the naval history of the Mediterranean in the Middle Ages », p. 100-116. Lev, *Saladin in Egypt*, p. 168-184.

210 Concernant les difficultés de datation des informations de Makhzūmī voir notamment l'introduction de Claude Cahen à son article « Douanes et commerce dans les ports méditerranéens de l'Égypte médiévale d'après le *Minhādj* d'al-Makhzūmī », p. 220-221.

211 Ibn Mammātī, *Qawānīn*, p. 340.

212 Ces propos sont attribués à Ibn Abī Ṭayyī' par Abū Shāma, *Rawḍatayn*, 1-2, p. 689-690. La date de 1177 n'est pas certaine car, selon Yaacov Lev, Ibn Abī Ṭayyī' n'est pas particulièrement fiable dans sa chronologie des affaires égyptiennes. Cf. Lev, *Saladin in Egypt*, p. 167.

213 Maqrīzī, *Khiṭaṭ*, II, p. 194, III, p. 614. Lev, *Saladin in Egypt*, p. 168. Eddé, *Saladin*, p. 503.

214 Ibn Mammātī, *Qawānīn*, p. 325.

pourraient davantage correspondre à l'organisation ayyoubide qu'à celle qui existait sous les Fatimides.

De son côté, Ibn al-Ṭuwayr, cadi shaféite et administrateur lui aussi passé au service de Saladin, rédigea un ouvrage dont l'objectif était d'expliquer aux nouveaux maîtres de l'Égypte ce qui existait sous leurs prédécesseurs²¹⁵. Il ne parle nullement de *dār al-ṣinā'a* mais son livre comprend toutefois un chapitre concernant le *dīwān al-jihād*²¹⁶. Il se propose d'expliquer quelle était l'activité « du Bureau de la Guerre sainte, qui est appelé le Bureau des constructions navales (*yuqālu lahu dīwān al-'amā'ir*) »²¹⁷. Les propos d'Ibn al-Ṭuwayr peuvent être placés dans une fourchette chronologique d'environ quarante ans (1137-1181)²¹⁸. En 1137, le *dīwān al-'amā'ir* est en effet clairement attesté, contrairement à l'appellation *dīwān al-jihād* qui n'apparaît nulle part ailleurs dans les sources contemporaines des Fatimides²¹⁹. Ajoutons qu'en 1124-1125, le vizir al-Ma'mūn al-Baṭā'iḥī se rendit à au chantier de Fustât alors clairement qualifié de *ṣinā'at al-'amā'ir*²²⁰. Saladin, nous l'avons dit, mit un terme à l'appellation fatimide en créant le *dīwān al-uṣṭūl*. Selon les propos d'Ibn al-Ṭuwayr, des navires de guerre furent toujours construits à Fustât, Alexandrie et Damiette (*muwāṣalat inshā' al-marākib al-ḥarbiyya bi-madīnat Miṣr wa-l-Iskandariyya wal-l-Dimyāṭ*)²²¹. Ce passage plaide apparemment sans équivoque possible pour une activité de construction navale militaire en dehors de Fustât à l'époque fatimide. Les apparences sont cependant parfois trompeuses et il peut être bon de rappeler que ce passage est tiré des *Khīṭaṭ* de Maqrīzī dont nous avons déjà mentionné l'aptitude à modifier certains textes. Si dans ce chapitre sur le *dīwān al-'amā'ir*, certains passages se réfèrent clairement aux Fatimides, notamment l'allusion aux processions des califes, d'autres sont plus difficiles à situer clairement dans le temps. Cette phrase sur la construction navale semble en faire partie. Il existe en effet un autre passage des *Khīṭaṭ* qui, à quelques mots près, est quasiment identique à celui-là²²². Si le sens demeure globalement le même, puisqu'il s'agit toujours de louer la construction navale du temps des califes du Caire, on note que Maqrīzī ne l'attribue plus à Ibn al-Ṭuwayr et que le contexte

215 Cahen, « Quelques chroniques anciennes relatives aux derniers Fatimides », p. 10. Cahen, « Ibn al-Ṭuwayr », p. 960.

216 Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 94-100.

217 Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 94.

218 Maqrīzī, *Itti'āz*, III, p. 224, 230, 233, 236, 283, 320.

219 Ibn Muyassar, *Muntaqā*, p. 178-179. Maqrīzī, *Itti'āz*, III, p. 163. Les deux auteurs signalent l'épuration confessionnelle qui toucha les chrétiens qui travaillaient dans ce service sensible.

220 Ibn al-Ma'mūn, *Akhbār Miṣr*, p. 75.

221 Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 95. Maqrīzī, *Khīṭaṭ*, II, p. 571.

222 Maqrīzī, *Khīṭaṭ*, III, p. 611-612.

général est quelque peu différent. En définitive, il est plus difficile de savoir quels sont les ajouts de Maqrīzī et si le passage qu'il attribue à Ibn al-Ṭuwayr est finalement bien de lui. Ceci amène encore une fois à considérer avec mesure les propos de Maqrīzī et donc, ici, ceux attribués à Ibn al-Ṭuwayr, au sujet de la construction navale. On sait enfin à quel point les Fatimides eurent, parmi les historiens de cette époque et par la suite, la réputation d'avoir développé une puissance navale d'envergure capable de contrer les flottes chrétiennes. Selon nous, les Fatimides pouvaient tout à fait faire entretenir leurs navires de guerre lorsqu'ils étaient à Alexandrie ou à Damiette, voire à Tinnīs, dans des chantiers locaux. Cela ne signifie pas pour autant que des navires de guerre étaient intégralement construits dans ces ports.

Makhzūmī offre quant à lui d'autres arguments. Son objectif est avant tout de recenser les taxes à payer dans les ports d'Alexandrie, Damiette et Tinnīs. Bien que « l'ouvrage nous situe délibérément dans une ambiance fatimide », il semble aussi que la version à notre disposition soit le fruit d'une nouvelle édition datant d'environ 1185-1186 et comportant les ajouts correspondant à la nouvelle administration, sans que ces derniers soient toujours clairement identifiables²²³. Il cite ainsi plusieurs fois le terme de *šinā'a* dans son texte. Le *Minhāj* est cependant équivoque. Une analyse fine du texte permet de constater que le vocable n'apparaît que dans les lignes consacrées à une seule des trois villes, Alexandrie, qui est, dans l'état actuel du document, la moins bien renseignée des trois cités côtières²²⁴. À aucun moment cet auteur ne fait allusion à la construction de navires et la *šinā'a* apparaît davantage comme un lieu de vente ou de stockage de marchandises avant les opérations de dédouanement. On peut raisonnablement penser que la réparation, l'entretien et sans doute aussi la mise en chantier d'embarcations destinées à une utilisation privée se pratiquaient certainement dans une partie de ce qu'il faut appeler une Zone d'activité sous contrôle de l'administration. En outre, l'auteur signale qu'il existait dans chaque port du delta des annexes d'un service chargé d'acheter les matériaux de construction navale, le *matjar*. Des rapports étaient rédigés localement et envoyés au Caire ou à Fustât pour indiquer, entre autres choses, le total du bois et des denrées expédiés à la « *šinā'a* Protégée de Fustât et ailleurs »²²⁵. Enfin, dans le texte de Makhzūmī, le seul véritable arsenal, reconnu comme tel à l'époque fatimide, celui vers lequel le bois paraît avoir été envoyé en priorité, était bien l'arsenal de Fustât. On ne peut s'empêcher de rapprocher les propos de Makhzūmī de certains extraits tirés

223 Cahen, « Un traité financier inédit d'époque fatimide-ayyubide », p. 141-142.

224 Le document est effet profondément tronqué.

225 Makhzūmī, *Minhāj*, p. 49, 57 : « *al-šinā'a al-mahrūsa bi-Miṣr wa ghayrihā* ».

de l'ouvrage d'Ibn Mammātī et de ceux tirés du calendrier agricole nommé *Calendrier Long* par Charles Pellat²²⁶. Ces textes évoquent respectivement le mois copte de *barmūdeh*/avril durant lequel, le bois d'acacia était coupé et transporté « jusqu'à la rive de Fustât Protégée (*sāḥil Miṣr al-maḥrūsa*) afin de servir à l'entretien des bateaux (*marākib*) et des flottes victorieuses (*al-asāṭil al-manṣūra*) », ainsi que le mois de *misra*/août, durant lequel « du bois, du fer et d'autres matériaux » étaient transportés du poste-frontière protégé d'Alexandrie (*thaghr Iskandariyya al-maḥrūs*) vers la capitale afin d'être utilisé pour les bateaux (*marākib*)²²⁷. Ces quelques éléments incitent à penser qu'à l'époque fatimide, le seul véritable arsenal chargé de mettre en chantier les navires de combat se trouvait bien à Fustât. Les ports du delta n'étaient que des annexes de l'arsenal central et servaient essentiellement non pas à construire, mais à entretenir les flottes qui pouvaient y passer ou y séjourner ponctuellement.

Les deux dernières décennies fatimides pourraient toutefois marquer une évolution de ce système. Si l'on fait le rapport entre les sites de construction navale, la localisation des flottes fatimides et l'activité navale, on note qu'en 1151, une expédition navale fatimide rassemblant plus de soixante-dix navires fut organisée par Ibn Sallār alors que les sources n'avaient plus mentionné la moindre opération navale fatimide d'envergure depuis 1126. Compte tenu de l'effort naval soudain que le vizir exigea de la marine fatimide après une longue phase de ralentissement des activités, les chantiers de Fustât et de Rawḍa ne furent peut-être pas en mesure de fournir en si peu de temps le nombre de bâtiments nécessaires. Il est possible de penser que comme cela s'était produit dans un contexte assez semblable en 853²²⁸, les chantiers d'Alexandrie et de Damiette furent mis à contribution pour fabriquer des vaisseaux de guerre. On peut rappeler que cette période correspond à la première mention d'une flotte basée à Alexandrie (*uṣṭūl al-Iskandariyya*). L'utilisation du chantier d'Alexandrie comme arsenal maritime pourrait donc correspondre à un besoin précis dans un contexte très particulier. Cette utilisation ponctuelle pourrait ensuite avoir été pérennisée dans les toutes dernières années de la dynastie fatimide.

En dehors de l'Égypte, la trace d'arsenaux ayant servi à mettre en chantier des navires de guerre pour les Fatimides n'apparaît pas. Seul le voyageur Nāṣir-ī Khusraw signale des charpentiers de marine du port de Haïfa occupés

226 Charles Pellat a étudié cinq calendriers agricoles dont il estime les différentes périodes de leur composition dans son introduction. Il estime notamment que le *Calendrier Long* pourrait remonter à une période où l'on célébrait encore les fêtes shī'ites à cause du nombre de références à celles-ci. Cf. Pellat, *Calendriers*, Introduction.

227 Pellat, *Calendriers*, p. 60, 92.

228 Fahmy, *Muslim Naval Organisation*, p. 36.

à assembler des navires destinés à la navigation sur la Méditerranée²²⁹. Certes, son propos n'est pas de s'occuper des arsenaux, mais il vient de visiter la plupart des grandes villes de la côte syro-palestinienne depuis Tripoli et à aucun moment il ne signale la construction de navires si ce n'est le chantier de Haïfa. La cité était pourtant bien moins prestigieuse que sa proche voisine d'Acre et évidemment que Tyr, Saïda ou Tripoli. Comme sur la côte égyptienne, le fait qu'il ait existé des chantiers de construction navale dans les ports de Syrie-Palestine n'est pas remis en question. Toutefois, compte tenu de la logique d'action des Fatimides, il semble peu probable qu'ils aient fait construire leurs navires de guerre ailleurs qu'en Égypte voire ailleurs qu'à Fustât.

Il faut donc s'interroger sur cette logique fatimide qui expliquerait une telle concentration de la construction navale au détriment d'une utilisation optimale des potentialités qu'offrait l'étendue des côtes. Plusieurs éléments doivent être pris en considération pour tenter d'avoir une vision claire. Il existait une forte tradition, développée en Ifrīqiyya, de concentration des affaires navales au plus près de l'imam-calife et de l'implication de ce dernier dans la construction des navires et quasiment la gestion de l'arsenal. Le cas le plus emblématique est évidemment al-Mu'izz li-Dīn Allāh qui précisait même aux administrateurs de l'arsenal de Mahdia où stocker les grumes. Si cette volonté de tout contrôler de la construction navale ne fut sans doute pas si poussée sous les autres califes, remarquons qu'un souverain comme al-Āmir (r. 1101-1130) suivait de près les arrivages de bois et s'occupait personnellement du nombre de galères à équiper ou à mettre en chantier²³⁰. Ensuite, il faut évoquer les objectifs politiques initiaux de la dynastie et la stratégie nécessaire à leur réalisation comme autant d'éléments qui contribuèrent sans doute à ce phénomène de concentration des capacités navales. En effet, durant les premières années de la présence fatimide en Égypte, il s'agissait encore pour les califes de prendre pied en Syrie et de poursuivre vers Damas puis vers l'Irak abbasside. Les objectifs étaient nettement continentaux. Aussi, la flotte n'apparaissait-elle pas forcément très utile, sauf pour répondre aux attaques byzantines des toutes premières décennies. À cette époque, les villes littorales syriennes étaient menacées par les Grecs. Les Fatimides ne jugèrent sans doute pas très pertinent de mettre en chantier des navires de guerre et de stocker de grandes quantités de bois dans ces cités. Le risque de les voir détruites par les ennemis s'avérait trop grand. À partir des années 1070, et plus encore avec les croisades, la stratégie fatimide prit un tournant décisif. Leur grand projet continental fut

229 Nāṣir-ī Khusraw, *Sefer Nameh*, p. 60.

230 Ibn al-Ma'mūn, *Akhbār Miṣr*, p. 61-62. TS Ar 38, f. 138, éd. Stern, « An original document from the Fatimid chancery concerning Italian merchants. », p. 529-538.

abandonné au profit d'une *realpolitik* qui consistait plus simplement à garder le contrôle de l'Égypte et si possible des littoraux du Bilād al-Shām. Le rôle de la flotte gagna ainsi nettement en importance car elle devenait non plus la force d'appoint à laquelle elle avait été plus ou moins réduite depuis la mort d'al-Mu'izz, mais un atout essentiel pour la survie des Fatimides.

Dans les années 1070-1080, les révoltes des cités littorales syro-palestiniennes réglèrent, selon nous, de manière définitive la question de savoir s'il devait ou pouvait y avoir des arsenaux fatimides dans ces cités. Les Fatimides étaient très conscients de la force qu'ils tiraient de leur marine et de leur capacité à mettre en œuvre des navires. Par conséquent, disperser les moyens de construire les navires de guerre et les flottes de guerre constituait une forme d'affaiblissement des capacités navales de la dynastie. Cela représentait peut-être même un danger potentiel si les villes littorales se soulevaient, ce qui se produisit de manière très régulière. Les difficultés rencontrées par les Fatimides pour reprendre le contrôle des cités insoumises contribuèrent grandement à convaincre les autorités centrales de conserver sous le plus strict contrôle, donc au plus près de la capitale, à la fois les flottes et les arsenaux, quitte à ralentir le temps de réaction de la marine.

Enfin, parmi les éléments d'explication de la concentration navale à Fustât, il y a la question de l'approvisionnement en bois d'œuvre des arsenaux et chantiers²³¹. Si nous ne pensons pas que la dynastie souffrit autant que cela put être écrit d'un manque de matériaux stratégiques, il est néanmoins évident que le bois, le fer, la poix représentaient des matériaux relativement rares au vu des besoins. La multiplication des sites de construction navale aurait nécessité de disperser sur plusieurs lieux de grandes quantités de matériaux au risque d'affaiblir l'arsenal principal de Fustât. Les Fatimides firent le choix de concentrer tout le bois utilisable pour la flotte à Fustât même. Ces éléments amènent à conclure que les Fatimides favorisèrent la concentration de la construction navale à vocation militaire en Égypte, et plus particulièrement à Fustât où se trouvaient les différents services afférents à l'administration des arsenaux, au premier rang desquels le *dīwān al-'amā'ir*.

3 Administration des arsenaux fatimides

Les connaissances sur l'administration et l'organisation du ou des sites utilisés comme arsenaux maritimes sont largement aussi lacunaires que celles sur leur

231 Lombard, « Arsenaux et bois de marine dans la Méditerranée musulmane : VII^e-XI^e siècles », p. 112-113.

localisation. Comme ce fut souvent le cas sous les Fatimides, il semble qu'il y ait eu une évolution vers une plus grande rationalisation de l'administration des arsenaux au point de regrouper toute cette administration dans un seul service, le *dīwān al-'amā'ir* au XI^e siècle. La date de la constitution de ce diwan est difficile à déterminer, mais sa mise en place révèle un souci rationaliser tout ce qui avait un rapport avec la construction navale et avec la marine en général. Cependant, ce diwan n'apparaît pas en tant que tel dans les sources avant 1137²³². Il n'en demeure pas moins que les Fatimides n'attendirent certainement pas une période si tardive pour organiser la construction navale car des références évidentes à des fonctionnaires attachés à la *šinā'a*, avec les difficultés de traduction que ce terme implique, existaient dès l'époque maghrébine de la dynastie. Les questions sont ainsi très nombreuses quant au fonctionnement concret de cette institution qu'était l'arsenal et de la manière dont cela évalua tout au long de la période envisagée ici.

3.1 *Aux origines de l'administration navale fatimide*

Si l'ancien fonctionnaire fatimide que fut Ibn al-Ṭuwayr consacre un chapitre au fonctionnement du *dīwān al-'amā'ir*, il n'existe à notre connaissance aucune synthèse équivalente pour la période qui précéda la conquête de l'Égypte et qui constitue pourtant la grande période de la puissance navale des Fatimides. Les textes qui évoquent cette époque signalent quelques personnes ayant une fonction administrative en rapport avec la construction navale. La biographie de Jawdhar fournit ainsi quelques éclairages sur les arcanes d'une administration des affaires navales dont une large partie demeure néanmoins dans l'ombre. Durant ce premier âge de la dynastie fatimide, les sources ne disent rien de l'existence d'un diwan de la flotte ou de la construction navale. À cette période, l'administration de l'État ismaélien était très centralisée autour de la personne du calife. Aucun fonctionnaire ne s'avisait de prendre de décisions sans en référer d'une manière ou d'une autre au calife. Aucun administrateur ne pouvait agir sans en avoir reçu l'autorisation. Ainsi, durant ces années, l'administration de l'arsenal de la capitale Mahdia, principal site de construction navale de la dynastie fatimide au Maghreb, ne put échapper à cette règle stricte. Lorsqu'au mois de septembre 948, al-Manṣūr transféra définitivement sa capitale dans la banlieue de Kairouan, à Ṣabra al-Manṣūriyya, Jawdhar demeura à Mahdia dont il devint en quelque sorte le gouverneur tout en demeurant le chambellan du calife²³³. Vers 953 ou 954, al-Mu'izz convia finalement Jawdhar à

232 Ibn Muyassar, *Muntaqā*, p. 168-169. Maqrīzī, *Itti'āz*, III, p. 163.

233 Dachraoui, *Califat*, p. 217. Halm, *Empire*, p. 330.

s'installer au Dār al-baḥr de la nouvelle capitale²³⁴. La totalité des missives qui évoquent les questions relatives à l'arsenal de Mahdia correspond en fait au règne d'al-Mu'izz et nombre des lettres échangées entre Jawdhar et al-Mu'izz semblent postérieures à l'installation du chambellan à Manṣūriyya. L'absence quasi totale de données chronologiques rend très difficile la datation précise des faits relatés. Malgré l'éloignement, Jawdhar demeura le responsable en chef de Mahdia et garda sous ses ordres tous les fonctionnaires de la cité, au premier rang desquels son lieutenant, Nuṣayr al-Khāzin, qui rapportait à Jawdhar tout ce qui se passait dans la ville portuaire. Jawdhar recevait aussi les missives de plusieurs autres fonctionnaires impliqués dans la gestion de l'arsenal²³⁵. Outre ses fonctions de gouverneur adjoint de Mahdia, Nuṣayr lui-même pourrait avoir exercé des responsabilités dans la gestion de l'arsenal jusqu'à son départ de Mahdia à la fin de l'année 967. Il fut alors appelé dans la capitale pour prendre la tête du Trésor central car le titulaire de la charge, Jawhar, était en expédition au Maghreb. Au retour de Jawhar en décembre 968, Nuṣayr semble avoir été envoyé à Tripoli comme gouverneur chargé de préparer l'avancée vers l'Égypte²³⁶.

Au moins deux passages, qui paraissent assez proches dans le temps, rapportent qu'à l'époque où Nuṣayr était en fonction à Mahdia, il lui fut demandé soit d'acheter du bois, soit d'en prendre livraison et de l'utiliser à construire des navires²³⁷. L'achat du bois au moins incombait donc à Nuṣayr, même s'il existait au même moment à Mahdia un « Responsable des Affaires Maritimes » (*mutawallī al-baḥr* ou *ṣāḥib al-baḥr*)²³⁸. À cette époque, Ḥusayn b. Ya'qūb occupait la fonction. Son père, Ya'qūb b. Ishāq b. al-Ward, demeuré célèbre pour avoir passé plus de dix ans dans les geôles abbassides à Bagdad, prit plusieurs fois la tête des expéditions navales fatimides sous les trois premiers califes²³⁹. Quelques textes suggèrent qu'en plus de sa position d'amiral, Ya'qūb b. Ishāq fut le premier à exercer la charge de *mutawallī al-baḥr* sous al-Manṣūr jusqu'à ce que son fils lui succède²⁴⁰. Entre le père et le fils, il semble que la fonction du *mutawallī al-baḥr* se soit nettement recentrée autour de l'intendance de la

234 D'après la *Sīrat Jawdhar*, cette invitation à venir s'installer à Manṣūriyya semble postérieure de quelques mois à l'expédition d'al-Mu'izz vers les Aurès en 953. Cf. Jawdhārī, *Sīrat Jawdhar*, éd. p. 78-79, 166, tr. p. 82-84, 156.

235 Jawdhārī, *Sīrat Jawdhar*, éd. p. 79, 99, 128, 162-163, tr. p. 84, 100, 125, 152.

236 Jawdhārī, *Sīrat Jawdhar*, éd. p. 132, tr. p. 128. Dachraoui, *Califat*, p. 326. Halm, *Empire*, p. 410.

237 Jawdhārī, *Sīrat Jawdhar*, éd. p. 134, 137-138, tr. p. 130, 132.

238 Jawdhārī, *Sīrat Jawdhar*, éd. p. 79, 81, tr. p. 84, 86.

239 Il était un des deux amiraux qui attaquèrent l'Égypte lors de la deuxième tentative fatimide en 919-921. Il fut arrêté et envoyé en captivité durant 14 ans avant de réussir à s'enfuir et à rentrer en Ifrīqiyya.

240 Ibn al-Athīr, *Kāmil*, VIII, p. 434. Idrīs, *Uyūn*, v, p. 232. Dachraoui, *Califat*, p. 393.

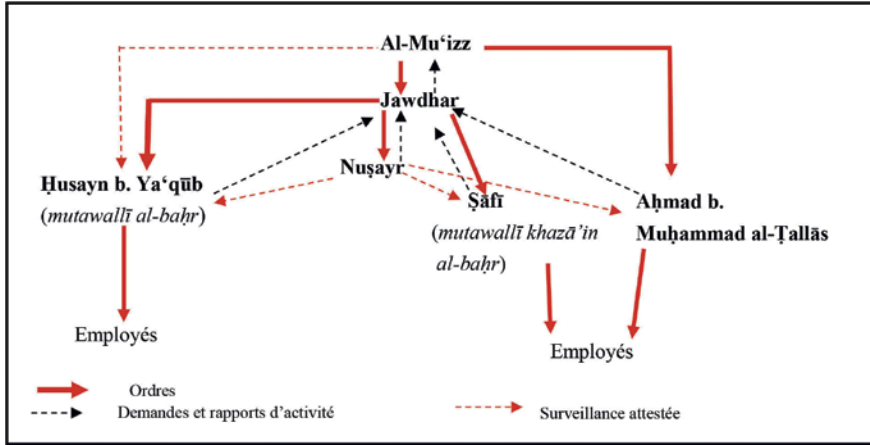


FIGURE 26 Organigramme du fonctionnement de l'arsenal de Mahdia sous le calife d'al-Mu'izz

flotte plus que sa direction effective. Ya'qūb b. Ishaq apparaît en effet toujours dans une situation de commandement naval. S'il gérait l'approvisionnement en matériaux de la marine fatimide ou s'il s'occupait de faire construire les navires, les sources n'en disent rien. Sous son fils, la situation s'inversa car le *mutawallī al-baħr* que fut Husayn b. Ya'qūb ne paraît jamais avoir été nommé à la tête d'une quelconque flotte, ni en Ifrīqiyya ni en Sicile.

À ce moment, les véritables chefs de la flotte étaient les membres de la famille kalbite qui ne recevaient leurs ordres que du calife²⁴¹. Husayn s'occupait plus modestement d'expédier des navires chargés de grains pour les troupes basées en Sicile ou établissait des devis relatifs aux coûts de construction d'une flotte qu'il faisait parvenir au calife par l'intermédiaire de Jawdhar²⁴². Parmi ses responsabilités, le *mutawallī al-baħr* devait certainement coordonner les différents artisans impliqués dans la construction navale. C'est en tout cas ce que l'on peut déduire du message transmis au chambellan en réponse à une question posée par Husayn b. Ya'qūb : « Si Ibn Ya'qūb est sûr que cela nous contentera, alors qu'il se hâte de faire construire dix *şandal* de grand modèle »²⁴³. Cette injonction pourrait dater des derniers mois de la présence califale en Ifrīqiyya au moment où le projet de partir en Égypte se précisait puisque le calife rapporte alors avoir renoncé à faire le voyage par mer. À ce moment-là, Nuşayr n'était plus à Mahdia et la charge de s'occuper du bois, dévolue à Nuşayr

241 Bramoullé, « Composing and recruiting the crew in the Fatimid navy (909-1171) », p. 24-26.

242 Jawdhari, *Sirat Jawdhar*, éd. p. 81, 99-100, tr. p. 86, 100-101.

243 Jawdhari, *Sirat Jawdhar*, éd. p. 99, tr. p. 101.

pendant tout le temps où il se trouvait à Mahdia, fut sans doute ensuite confiée à Ḥusayn b. Ya'qūb. Encore une fois, les sources manquent pour confirmer notre hypothèse.

À côté de Nuṣayr et de Ḥusayn, plusieurs autres personnages exerçaient des fonctions liées à la construction navale sans pour autant être sous les ordres du bras droit de Jawdhar ou du *mutawallī al-baḥr*. Ainsi, la biographie de Jawdhar mentionne un certain Ṣāfi, qualifié de « Responsable des magasins de la mer (*mutawallī khazā'in al-baḥr*) »²⁴⁴. À la mort du fonctionnaire, al-Mu'izz ordonna que ses deux fils lui succèdent dans la fonction²⁴⁵. Enfin, un dernier personnage apparaît, il s'agit de Aḥmad b. Muḥammad al-Ṭallās qui travaillait aussi aux magasins de la mer (*khazā'in al-baḥr*). À l'instar de Ṣāfi, il s'adressait directement au calife. Il lui demanda notamment l'autorisation de stocker du matériel naval (*ḥawā'ij al-marākib*), il faut sans doute comprendre par là des agrès, des voiles, dans une maison près du Dār al-Baḥr de Mahdia²⁴⁶. Nuṣayr signala à Jawdhar la mort d'Aḥmad b. Muḥammad al-Ṭallās qui, selon le texte, était sous l'autorité de Jawdhar (*mutaṣṣarif^{an} taḥt yaday al-ustādḥ*)²⁴⁷. Que signifie exactement cette formulation ? Tous les fonctionnaires de la ville étaient sous l'autorité du chambellan. Le rappel explicite de cet état de fait signifie-t-il que Jawdhar était à l'origine de la position d'Aḥmad b. Muḥammad al-Ṭallās aux magasins de la mer ? La décision d'honorer la dépouille de cet homme, comme cela avait été fait pour Ṣāfi, en donnant un linceul tissé dans les ateliers califaux et semblable à ceux qui étaient offerts aux chefs Kutāma, indique qu'Aḥmad b. Muḥammad al-Ṭallās exerçait une fonction un peu plus élevée que celle de simple employé des magasins de la mer. À moins de considérer que le message soit antérieur à la nomination de Ṣāfi comme Responsable des magasins, ce que rien n'indique, il semble bien qu'Aḥmad b. Muḥammad al-Ṭallās exerçait à la même époque que Ṣāfi, mais qu'il ne s'occupait pas tout à fait du même type de matériel. L'un pourrait avoir eu sous sa responsabilité uniquement les vivres destinés aux marins tandis que l'autre s'occupait du matériel et des équipements qui se trouvaient sur les navires. La phrase relative à l'autorité que Jawdhar exerçait sur Aḥmad b. Muḥammad al-Ṭallās pourrait alors signifier que, du fait du caractère éminemment stratégique du matériel naval, ce fonctionnaire était uniquement responsable devant le chambellan et non devant le chef des magasins où, pourtant, il travaillait.

244 Jawdharī, *Sīrat Jawdhar*, éd. p. 106, tr. p. 106.

245 Jawdharī, *Sīrat Jawdhar*, éd. p. 108, tr. p. 108.

246 Jawdharī, *Sīrat Jawdhar*, éd. p. 162-163, tr. p. 152.

247 Jawdharī, *Sīrat Jawdhar*, éd. p. 128, tr. p. 125.

Que déduire de ces quelques passages relatifs à ce qui semble avoir constitué la première administration des arsenaux fatimides ? Tout d'abord, il semble que toutes ces fonctions étaient étroitement séparées les unes des autres. Les compétences du *mutawallī al-baḥr*, contrairement à ce que semble indiquer le titre quelque peu ronflant de la fonction, apparaissent étroitement limitées. Tel que l'on comprend les missives échangées, le mode de relation entre les divers fonctionnaires cités paraît avoir été essentiellement vertical et non pas horizontal (cf. figure 26). Aucune initiative personnelle n'était admise et, apparemment, chaque administrateur se trouvait uniquement sous la direction du calife.

Celui qui établissait le devis pour le bois ou les autres matériaux nécessaires à la flotte n'achetait pas nécessairement ces matériaux ni ne s'occupait de les stocker. Celui qui se chargeait de stocker les matériaux de construction navale n'était pas forcément celui qui les achetait. Tous les ordres étaient donnés par le calife *via* Jawdhar. Si Nuṣayr était le bras droit de Jawdhar à Mahdia, sans doute chargé de lui faire des rapports sur ce qui se passait dans la cité, la *Sīra* met en évidence que le calife avait d'autres sources de renseignements que les seuls rapports de son chambellan. Il est difficile de dire si Nuṣayr pouvait donner des ordres aux autres fonctionnaires chargés des affaires maritimes ou s'il se contentait de faire des rapports sur leurs activités. En tout cas, aucun texte ne signale de rapport d'autorité entre Nuṣayr et les autres fonctionnaires mentionnés. Il va sans dire que chacun de ces individus avait sous ses ordres des employés sur lesquels nous n'avons malheureusement aucun renseignement. Une telle division des fonctions correspond assez bien à la stratégie fatimide de fractionnement des responsabilités afin d'éviter qu'aucun des fonctionnaires n'ait trop de pouvoir. Cette méthode de gouvernement fut reprise en Égypte. L'absence de toute référence à l'arsenal (*dār al-ṣinā'a* ou *ṣinā'a*) dans les titulatures des divers fonctionnaires mentionnés laisse penser qu'il n'existait aucun véritable administrateur ou responsable de l'arsenal à cette époque. Il semble évident que le véritable chef de l'arsenal était le calife en personne, conformément à la théorie ismaélienne selon laquelle l'imam-calife, remplaçant de Dieu sur Terre (*qā'im maqām Allāh*), ne pouvait être écarté d'aucun pouvoir et que celui sur la flotte était considéré par le calife comme des plus importants car l'activité victorieuse de ses navires servit rapidement de thématique centrale à la propagande fatimide visant à légitimer le pouvoir des imamas ismaéliens par rapport à leurs concurrents sunnites²⁴⁸.

248 Von Grunebaum, « The Nature of the Fatimid Achievement », p. 207. Vatikiotis, « A reconstruction of the Fatimid theory of state », p. 399, 407-408.

Ces quelques exemples mettent en évidence que la première administration navale fatimide, si elle n'était peut-être pas encore étoffée, était par contre très centralisée. Le transfert de la dynastie vers l'Égypte marqua une nouvelle étape dans le processus de développement de l'administration fatimide.

3.2 *Vers la rationalisation de l'administration de la construction navale*

La création du *dīwān al-ʿamāʾir* constitua peut-être l'ultime étape de la rationalisation de la gestion de la construction navale fatimide. Ainsi, entre l'installation des Fatimides au Caire et la fondation de ce diwan il y eut peut-être une voire plusieurs étapes intermédiaires dans l'administration, la gestion et le fonctionnement du ou des arsenaux. L'arrivée au pouvoir du vizir Badr al-Jamālī en 1073-1074 entraîna une réforme administrative, mais les sources ne précisent cependant pas les conséquences de ces réformes sur la construction navale. Seules les mentions de quelques noms de fonctionnaires dont les titres évoquent la *šināʿa* permettent d'entrevoir les arcanes d'une administration essentielle à la puissance fatimide.

3.2.1 *Dīwān al-šināʿa, dīwān al-ʿamāʾir et dīwān al-jihād : une dénomination problématique*

Avant de décrire l'administration navale égyptienne, quelques mots s'imposent quant à sa dénomination, notamment au XII^e siècle. L'expression même de *dīwān al-ʿamāʾir* apparaît clairement pour la première fois sous le vizirat d'al-Afḍal (1095-1121). Elle se substitua à celle de *dīwān al-šināʿa* dont la mention disparaît des textes après les années 1070-1080. Entre ces deux périodes, l'arrivée au pouvoir de Badr al-Jamālī, souvent perçu comme le grand réformateur, pourrait constituer le moment de la naissance du *dīwān al-ʿamāʾir*, à moins que les croisades aient amené al-Afḍal à réformer tout ce qui touchait à la marine afin de répondre aux nouvelles exigences après une période de net ralentissement des opérations navales fatimides. Le vizir profita peut-être de ces réformes pour changer le nom du diwan. Les deux solutions sont donc envisageables. Si l'on en croit Ibn al-Ṭuwayr, qui évoque un *dīwān al-jihād* comme surnom du *dīwān al-ʿamāʾir*, cela témoignerait combien les Fatimides confèrent à leur marine et à la mer en général un rôle éminemment idéologique²⁴⁹.

Le *dīwān al-ʿamāʾir* s'occupait de la construction des flottes et des navires utilisés par les services officiels de l'État. Au temps d'Ibn al-Ṭuwayr, ce service « se trouvait dans l'atelier de construction des flottes et des navires de

249 Sur tous ces aspects voir le chapitre 6.

Fustât »²⁵⁰. Nous avons vu à quel point la localisation du ou des sites de la construction navale fatimide était difficile à déterminer. Il est aussi difficile de dire si l'emplacement même du diwan demeura toujours à Fustât, dans l'arsenal même ou, au contraire, au plus près des califes, au Caire. L'attachement des califes à la flotte permet de penser que le diwan en question et, avant lui, le *dīwān al-ṣinā'a*, se trouvait à l'origine au Caire. Maqrīzī semble indiquer que ce diwan se trouvait à Fustât. Il fut peut-être déplacé sous le vizirat d'al-Afḍal dont on sait qu'il transféra à Fustât la plupart des diwans fatimides qui se trouvaient au Caire afin d'isoler le calife²⁵¹. Dans tous les cas, la gestion de la construction navale nécessitait un certain nombre de fonctionnaires dont les tâches ne sont pas toujours aisées à déterminer.

3.2.2 Des fonctionnaires, pour quelle administration ?

L'ambiguïté du terme *ṣinā'a* rend toujours un peu périlleuse l'analyse des quelques documents qui évoquent les individus ayant un rapport avec cette *ṣinā'a*. Si l'on reprend des descriptions tardives du fonctionnement de ces organismes administratifs, Ibn Mammātī signale une moyenne de dix-sept fonctionnaires par diwan²⁵². Cependant, les sources relatant les toutes premières années des Fatimides en Égypte n'évoquent aucunement les fonctionnaires de l'arsenal. Ce n'est qu'à partir du calife al-'Azīz (r. 975-996) et, surtout, de son vizir Ya'qūb b. Killis, qui réforma grandement l'administration égyptienne, que les choses changèrent. Entre 978 et 990, Ibn Killis s'attacha à développer les quatre grands diwans qui existaient déjà sous les Ikhshidides²⁵³. Il s'agissait alors des Bureaux de l'Armée (*dīwān al-jaysh*), des ateliers califaux (*dīwān al-kiswa wa-l-ṭirāz*), des biens de mainmorte (*dīwān al-aḥbās*) et celui des soldes (*dīwān al-rawātib*), apparemment tous coordonnés et supervisés par le Bureau central (*dīwān al-majlis*)²⁵⁴. Il semble que ce vizir créa de nombreux autres bureaux ou ministères et l'on sait que l'administration fatimide se complexifia

250 [...] *kāna maḥalluhu bi-ṣinā'at al-inshā' bi-Miṣr li-l-ustūl wa-l-marākib*. Cf. Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 94.

251 Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 74.

252 Ibn Mammātī, *Qawānīn* p. 297. Il signale notamment le superviseur (*nāzīr*), le responsable du diwan (*mutawallī al-dīwān*), le collecteur (*mustawfi*), l'assistant (*mu'tn*), le copiste (*nāsikh*), le contrôleur (*mushārif*), le responsable des calculs (*āmīl*), le secrétaire (*kātib*), le caissier (*jahbadh*), le témoin des actes (*shāhid*), le substitut (*nā'ib*), l'homme de confiance (*amīn*), le surveillant du cadastre (*māsīh*), le guide (*dalīl*), le magasinier (*khāzin*), et le pressureur (*ḥāshir*).

253 Lev, « The Fatimid vizier Ya'qūb ibn Killis and the beginning of the Fatimid administration in Egypt », p. 237-249.

254 Iḥmad, *Fatimid Vizierate*, p. 18. Bianquis, « Le fonctionnement des *dīwān*-s financiers d'après al-Musabbīḥī », p. 47-61.

progressivement pour donner naissance à de nouveaux diwans bien après la mort d'Ibn Killis²⁵⁵. Il est impossible de dire dans quelle mesure les changements eurent des répercussions sur l'organisation de l'Arsenal. L'organisation et le fonctionnement des diwans durent évidemment évoluer avec le temps et les auteurs qui décrivent l'administration fatimide semblent avant tout évoquer un système postérieur aux réformes administratives de Badr al-Jamālī. Rien ne permet donc d'assurer que les structures décrites par ces auteurs étaient identiques au début du XI^e siècle. Pour cette période, seul Musabbihī, du fait de son activité au sein même des diwans égyptiens, constitue une source relativement fiable quant à l'administration des premiers temps. Il ne précise malheureusement jamais le fonctionnement des divers bureaux. Il évoque au total huit diwans publics, mais en oublie quelques-uns dont on sait qu'ils existaient par ailleurs²⁵⁶. Nulle trace, dans ses propos, d'un diwan dédié uniquement à la gestion des flottes et de la construction navale²⁵⁷. Les rapports étroits que les Fatimides avaient entretenus, au Maghreb, avec tout ce qui concernait la construction navale, le fait qu'al-'Azīz, sous le règne duquel la nouvelle administration avait été mise en place, était en quelque sorte né dans cette tradition, permet de penser que la construction navale demeura sinon entre les mains du calife en personne, mais d'un très proche fidèle.

Les récits relatant l'incendie de 996 suggèrent que près de vingt ans après l'installation des Fatimides sur les bords du Nil, ce qui relevait de la gestion de l'arsenal n'avait pas fondamentalement changé par rapport à celle qui existait en Ifrīqiyya. Elle formait ainsi un service directement contrôlé par le calife ou le vizir comme le rapporte Yaḥyā al-Anṭākī²⁵⁸. L'épisode semble indiquer que l'organisation de la construction navale n'était pas encore très rationnelle et rappelle les soucis d'approvisionnement des dernières années fatimides au Maghreb. Enfin, le vizir se rendit en personne à l'arsenal et demanda aux artisans (*al-ṣunnā'*) de faire tout leur possible pour reconstruire au plus vite de nouveaux navires²⁵⁹. L'état d'urgence pourrait expliquer que le vizir ait préféré prendre les décisions immédiatement et qu'il s'adressa directement aux artisans plutôt qu'à leur supérieur ou au responsable de l'arsenal. Cependant, tant au moment de la construction de la première flotte, qu'après l'incendie, aucun administrateur de l'arsenal situé entre le vizir et les artisans du chantier n'est mentionné. Il est difficile de savoir s'il s'agit d'un oubli ou d'une

255 Ḥasan, *al-Dawla al-fāṭimīyya*, p. 294-295. Iḥmad, *Fatimid Vizierate*, p. 20-23. Fu'ad Sayyīd, *Tafsīr jadīd*, p. 344-360.

256 Bianquis, « Le fonctionnement des *dīwān*-s financiers d'après al-Musabbihī », p. 49.

257 Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 95-100.

258 Anṭākī, *Histoire*, XXIII, p. 447-449.

259 Musabbihī, *Nuṣūṣ*, p. 16.

méconnaissance des arcanes de l'administration de l'arsenal de la part de Yaḥyā al-Anṭākī. Ce dernier préféra peut-être citer celui qui était à l'origine des décisions, c'est-à-dire le vizir, plutôt que de mentionner un responsable plus secondaire. Dans tous les cas, ces premières décennies égyptiennes sont particulièrement obscures quant à l'organisation de l'arsenal maritime.

Il faut attendre la chronique de Musabbiḥī et les années 1020 pour lire la première mention d'un administrateur de la *ṣinā'a* (*mutawallī al-ṣinā'a*). Les textes laissent ensuite entrevoir quelques noms et titres de fonctionnaires qui suggèrent le développement d'une véritable administration sans l'éclairer complètement toutefois. Dans les années 1039-1041, une lettre de la Geniza fait ainsi une allusion au « secrétaire de la *ṣinā'a* (*kātib al-ṣinā'a*) »²⁶⁰. Une autre lettre datée de 1053 environ mentionne un certain 'Abd al-Salām, responsable de la construction des navires du diwan (*mutawallī 'imārat marākib al-dīwāniyya*)²⁶¹. Enfin, pour l'année 1077-1078, un *mutawallī dīwān al-ṣinā'a* apparaît dans les textes²⁶². Il va sans dire qu'il est difficile, à partir de ces courtes mentions, de reconstituer l'administration de la construction navale. Si tous ces fonctionnaires ont des titres correspondant à la liste dressée par Ibn Mammātī, aucun document ne détaille leurs responsabilités précises et on note que plusieurs sont qualifiés de *mutawallī*²⁶³. En outre, les textes évoquant les divers fonctionnaires n'ont pas tous le même statut. Certains sont issus de la plume d'administrateur de l'État qui, a priori, devait être au courant de la dénomination officielle des fonctionnaires, alors que d'autres utilisent des appellations qui correspondent peut-être davantage au langage commun. On peut ajouter que certains de ces textes furent rédigés avant l'arrivée au pouvoir de Badr al-Jamālī et d'autres sont postérieurs à cette date²⁶⁴. Les écueils sont donc nombreux à tenter de présenter un tableau ou un schéma figeant sur le papier une structure administrative qui ne l'était peut-être pas tant que cela. Ces précautions prises, il faut malgré tout établir quelques hypothèses quant à la gestion des arsenaux fatimides à l'aide des informations existantes.

Le premier fonctionnaire dont il est fait mention, Abū Ṭālib *al-sharīf* al-'Ajamī al-Ḥasanī, était une personnalité éminente de l'État fatimide sous le règne d'al-Zāhir (r. 1021-1036). On le retrouve ainsi à plusieurs reprises

260 TS Arabic Box 30, f. 278, feuillet droit, l. 17, éd. Gil, *Eretz Yisra'el*, 11, doc. 197, p. 347-355. Stern, « A Petition to the Fāṭimid Caliph al-Mustansir concerning a conflict within the Jewish Community », p. 210.

261 TS NS J 198, marge, l. 4, éd. Gil, *Malkhūt*, 11, doc. 291, p. 880.

262 Ibn al-Muqaffa', *Egyptian Church*, 11-3, éd. p. 209, tr. p. 325.

263 Ibn Mammātī, *Qawānīn*, p. 297.

264 Badr réforma l'administration dans des proportions qu'il est difficile à appréhender avec précision tant les documents administratifs antérieurs à sa prise de pouvoir font défaut.

chevauchant avec le calife ou participant à d'importantes réunions au palais²⁶⁵. Indifféremment paré du titre de *mutawallī* ou de *ṣāhib al-ṣinā'a* par Musabbiḥī, certains passages pourraient indiquer qu'il exerça, conjointement avec son frère, la direction du *dīwān al-ratīb*, c'est-à-dire la correspondance officielle de l'État²⁶⁶. Le *sharīf* al-'Ajamī al-Ḥasanī apparaîtrait notamment à l'occasion d'un incident où certains de ses employés furent impliqués. Un jeune homme du nom d'Ibn al-Iskāf se noya dans ce que l'auteur appelle étrangement la Maison du Nil (*dār al-Nīl*)²⁶⁷. Le fleuve rejeta le corps sur la berge. La famille vint récupérer la dépouille, mais les hommes du *mutawallī al-ṣinā'a* refusèrent de rendre le cadavre au prétexte qu'il existait une somme de deux dinars et deux *qūrāts* à payer comme taxe de la *ṣinā'a* (*wājib al-ṣinā'a*) au titre d'un « droit de la noyade dans le Nil (*ḥaqq min gharaq fi l-Nīl*) ». Le calife al-Zāhir n'était pas au courant de l'existence d'une telle taxe apparemment inventée par le *mutawallī al-ṣinā'a*. Prévenu, le calife prit un décret (*sijill*) lu en chaire qui interdisait à quiconque de réclamer la moindre somme pour sauver des vies ou rendre les corps aux familles²⁶⁸. Les responsabilités d'Abū Ṭālib ne se limitaient pas à la *ṣinā'a* puisqu'il avait semble-t-il dans ses attributions la charge du Nilomètre de Rawḍa. Les documents le décrivent donnant des ordres, voire même battant et insultant Ibn Abī al-Raddād, le fonctionnaire chargé de mesurer la hauteur d'eau dans le Nilomètre²⁶⁹. L'association sur la même personne des titres de *ṣāhib* et de *mutawallī*, et sa participation à une réunion avec de très hautes personnalités de l'État, suggèrent qu'Abū Ṭālib al-'Ajamī al-Ḥasanī ne devait pas être à la tête d'un simple service administratif, mais d'une administration conséquente qui, à défaut d'être officiellement qualifiée de *diwan*, représentait

265 Musabbiḥī, *Akhbār Miṣr*, p. 18, 33, 37, 38-39, 41-42, 53, 59, 60, 86, 95-96, 101. Maqrīzī, *Itti'āz*, II, p. 144.

266 Musabbiḥī, *Akhbār Miṣr*, p. 59. Nous reprenons ici la définition du rôle du *dīwān al-Ratīb* évoquée par Thierry Bianquis : « Il s'agit non d'un organe d'exécution, mais de direction éminemment politique, nous dirions aujourd'hui qu'il exerce la fonction d'un secrétariat général du gouvernement, direction à laquelle aboutissait et de laquelle émanait toute la correspondance officielle, secrète ou publique ». Cf. Bianquis, « Le fonctionnement des *dīwān*-s financiers d'après al-Musabbiḥī », p. 51.

267 En note, l'éditeur du texte assimile, la *dār al-Nīl* à la *dār al-ṣinā'a*. Musabbiḥī, *Akhbār Miṣr*, p. 10 note 1 et p. 38, note 2.

268 Musabbiḥī, *Akhbār Miṣr*, p. 42, 95 Maqrīzī, *Itti'āz*, II, p. 144.

269 Ibn Abī Raddād était en fait le nom du fonctionnaire chrétien qui, au début de l'ère abbasside, fut chargé de mesurer l'eau pénétrant dans le Nilomètre. Le nom fut conservé et devint en quelque sorte le titre officiel de tous ceux qui, ensuite, exercèrent la même charge. De cette annonce officielle dépendaient évidemment le sort du pays, l'état d'esprit de la population et, pour ce qui nous intéresse ici, un certain nombre de célébrations auxquelles les officiels du régime prenaient part et durant lesquelles les *'usharīs* participaient.

son équivalent. Le fait qu'il soit indifféremment qualifié de *mutawallī* ou de *ṣāhib* n'est peut-être pas anodin.

Thierry Bianquis a en effet mis en évidence que le *ṣāhib* était, de manière temporaire, le maître officiel du diwan ou d'un service, ici la *ṣinā'a*²⁷⁰. Le *ṣāhib* était nommé soit pour sa compétence soit par protection soit parce qu'il mettait sa fortune au service du diwan en question. Il lui revenait ensuite de récupérer sa mise de départ. Il s'engageait à payer lui-même les employés sur les ressources du diwan. Le *mutawallī* était, quant à lui l'administrateur effectif, celui qui gérait au jour le jour le service. Parfois, comme c'est le cas ici, maître du diwan et administrateur se confondaient en une seule et même personne. Il est tentant de voir en Abū Ṭālib un individu qui avait acheté sa charge, surtout lorsqu'on le retrouve prêtant quelque dix mille dinars à l'État²⁷¹. Le fait qu'il ait été un *sharīf*, donc un descendant avéré du prophète de l'islam, caste dont les Fatimides voulaient à toute force s'attirer les faveurs, put aussi jouer en sa faveur. Dans tous les cas, un tel système de taxation indirecte, tel qu'il se manifeste lors de l'accident d'Ibn al-Iskāf, n'est pas sans rappeler la longue liste de taxes indirectes (*mustakhrājāt*) concernant la *ṣinā'a* et abolies par Saladin (cf. tableau 7)²⁷². L'image est peut-être trompeuse car on trouve Abū Ṭālib en grande discussion avec le chef du trésor (*ṣāhib bayt al-māl*). Abū Ṭālib demanda au Trésorier de transférer de l'argent du Trésor vers ses services afin de payer les hommes. Muḥsin b. Badūs lui répondit que cela était impossible car il n'y avait plus d'argent dans les caisses²⁷³. Cette demande pourrait être le signe que le paiement des hommes de la *ṣinā'a* n'était pas du ressort d'Abū Ṭālib, mais du Trésor central. Ainsi, la création de ce droit de noyade pourrait être considérée comme un des moyens trouvés par Abū Ṭālib pour tenter de payer ses employés au moment où les services centraux faisaient défaut²⁷⁴. Les informations dont

270 Bianquis, « Le fonctionnement des *dīwān*-s financiers d'après al-Musabbihī », p. 57.

271 Musabbihī, *Akhbār Miṣr*, p. 86.

272 Le système d'adjudication de certaines charges officielles semble avoir existé également pour les postes de gouverneurs dans certaines cités du Bilād al-Shām au moins. Une telle pratique n'avait rien de surprenant à l'époque car, sans doute dès le règne d'al-'Azīz, les Fatimides durent assez vite trouver des moyens de remplir les caisses de l'État pour payer leurs troupes toujours plus nombreuses, particulièrement après la réforme militaire mise en place par ce calife. Cf. Lev, « The Fatimid army », p. 169-177, 184. Lev, « Army, regime and society in Fatimid Egypt (358-487/968-1094) », p. 337, 355-356.

273 Musabbihī, *Akhbār Miṣr*, p. 53.

274 S'il reste beaucoup à apprendre sur le mode de financement de l'arsenal, rien dans ce que l'on peut connaître de son fonctionnement ne semblait, à cette période en tout cas, constituer une source de revenu. Nous verrons que des revenus de certaines mines notamment furent ensuite attachés au fonctionnement du diwan de la construction navale, mais cela n'était peut-être pas encore le cas ici.

nous disposons sont toutefois trop parcellaires pour permettre un quelconque jugement définitif.

En outre, la référence au droit de noyade dans le Nil sous-entend que ce droit était perçu pour les noyades qui survenaient partout dans le fleuve, ou au moins dans la partie du fleuve qui baignait Fustât et Rawḍa. Pour être efficace, un tel système n'était envisageable que si les employés exerçaient une surveillance permanente sur toute la longueur du Nil coulant devant la ville. Cela voudrait donc dire qu'ils étaient informés de tous les bateaux, gros ou petits, qui accostaient ou s'éloignaient des berges. Cela signifie alors que la surveillance des berges rentrait dans les attributions des employés de la *šinā'a* et ce genre d'activité relevait davantage des employés d'un service douanier soucieux de connaître tout ce qui se passait sur le fleuve que d'un service de construction navale. Cette dernière activité n'est jamais mentionnée de manière explicite dans les attributions d'Abū Ṭālib. Pourtant, Musabbihī, chez qui on trouve les références à ce personnage, utilise toujours le vocable *al-šinā'a* avec le sens d'arsenal maritime²⁷⁵. Selon nous, dans les cas où l'auteur se réfère au *mutawallī al-šinā'a*, la construction navale était aussi sous-entendue et faisait donc partie des attributions du fonctionnaire. Abū Ṭālib exerçait son autorité sur un vaste service qui gérait les affaires douanières, la police fluviale et la construction navale, les trois activités étant alors liées.

Les informations relatives à un autre personnage au titre très proche de celui d'Abū Ṭālib, mais ayant vécu plus tard, le shaykh Abū al-Faḍl Yaḥyā b. Ibrāhīm qui était à la fois *mutawallī* du diwan des portes (*dīwān al-abwāb*) et surtout l'administrateur (*mutawallī*) du *dīwān al-šinā'a* viennent compléter notre réflexion²⁷⁶. Vers 1077 ou 1078, Abū al-Faḍl dépêcha une *'ushārī* califale de procession (*'ushārī mawkibī sultānī*) auprès du patriarche d'Alexandrie qui se trouvait à Rawḍa pour l'amener au Caire. Il est intéressant de noter que Abū Ṭālib et Abū al-Faḍl étaient tous deux à la tête de deux grands services. Ibn al-Ṭuwayr précise que le *dīwān al-abwāb* était synonyme du *dīwān al-kharājī wa-l-hilālī*, service dont nous avons vu qu'au XII^e siècle, il occupait les locaux de la *šinā'a*²⁷⁷. La proximité entre les deux titres suggère que le *mutawallī al-šinā'a* et le *mutawallī dīwān al-šinā'a* exerçaient en fait une seule et même fonction. L'adjonction du terme *dīwān* dans le deuxième cas est peut-être une

275 Il s'agit alors essentiellement pour le calife de chevaucher jusqu'à la *šinā'at al-jisr*. Cf. Musabbihī, *Akhbār Miṣr*, p. 10, 46.

276 Ibn al-Muqaffa', *Egyptian Church*, II-3, p. 209, tr. p. 325.

277 Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 93. Nous remercions ici le professeur Yaacov Lev de sa suggestion quant à la signification de ce diwan des portes. Il se peut que ce service ait pris ce nom car il s'occupait du prélèvement des taxes aux portes (*abwāb*) de la ville, d'où son incorporation au sein du service qui gérait le prélèvement de toutes les taxes.

conséquence des réformes de Badr al-Jamālī, arrivé au pouvoir entre temps. Le fait qu'Abū al-Faḍl soit habilité à missionner les galères officielles du calife et qu'il s'occupe d'un *dīwān* chargé de prélever les taxes d'entrées et de sorties de la ville peut-être vu comme une coïncidence. Cela ne l'était pas car ses fonctions semblent particulièrement proches de celles qui furent exercées par Abū Ṭālib al-ʿAjamī al-Ḥasanī quelques années auparavant. Ainsi, il pourrait avoir été la règle que l'administrateur de la *ṣināʿa* ait aussi eu sous sa responsabilité à la fois la construction navale et les services douaniers²⁷⁸. Il avait sous sa direction des fonctionnaires dont la tâche était de surveiller les marchands afin qu'ils payent les taxes d'entrées et de sorties de la ville, mais aussi d'entretenir certains édifices majeurs comme le Nilomètre dont la gestion quotidienne incombait à un fonctionnaire très spécifique. Le *mutawallī dīwān al-ṣināʿa* gérait les allées et venues des navires officiels et sans doute aussi leur mise en chantier à l'aide de matériaux amenés par voie fluviale et débarqués dans des sites spécifiques sur lesquels il exerçait un contrôle. La réunion des charges de *mutawallī dīwān al-abwāb* et *mutawallī dīwān al-ṣināʿa* entre les mains d'Abū al-Faḍl suggère que ce qui n'était peut-être pas totalement formalisé dans les années 1020, notamment en matière de financement des services, prit une tournure plus officielle et surtout plus rationnelle.

À partir de Badr al-Jamālī, le fonctionnement de la construction navale n'était peut-être plus uniquement dépendant du Trésor général de l'État comme semblent le suggérer les quelques références à Abū Ṭālib al-ʿAjamī al-Ḥasanī. Des revenus fournis par un certain nombre de taxes douanières indirectes qui, dans les années 1020, n'avaient pas encore été définitivement affectées au fonctionnement de la *ṣināʿa*, furent incorporés dans le champ de compétences du *dīwān al-abwāb*²⁷⁹. Ainsi, un *dīwān al-ṣināʿa* apparaît au XI^e siècle comme un Bureau des affaires maritimes au sens très large. La documentation permet d'avoir une idée des autres fonctionnaires qui exerçaient dans cette administration de la *ṣināʿa*. Une lettre datée de 1039-1041 mentionne un certain Abū al-Mand, qualifié de *kātib al-ṣināʿa*²⁸⁰. Selon Ibn Mammātī, le *mutawallī* avait sous son contrôle au moins un secrétaire (*kātib*) qui faisait figure de personnalité importante d'un diwan. Il exerçait la même fonction que le *ʿāmil* lorsque ce dernier n'était pas là²⁸¹. Samuel Miklos Stern émet l'hypothèse qu'Abū al-Mand était davantage le *kātib* de la douane que celui de l'arsenal.

278 Goitein, *Mediterranean Society*, I, p. 189-190, 340-341.

279 Cf. Chapitre 8, § 2 « De la terre à la mer : le contrôle du trafic maritime ».

280 TS Ar 30. 278, verso, l. 17, éd. Gil, *Eretz Yisra'el*, 11, doc. 197, p. 350.

281 Le *ʿāmil* avait pour fonction de veiller à la bonne tenue des comptes. Sa signature était indispensable au bas des documents. Il était à la base de la probité du gouvernement. Cf. Ibn Mammātī, *Qawānīn*, p. 203.

Cette hypothèse tient au constat déjà mentionné que lorsque les textes de la Geniza font référence à la *šinā'a* il s'agit toujours d'y payer des taxes. Ce que S.M. Stern n'a peut-être pas perçu, c'est qu'à cette période, douane et construction navale étaient étroitement mêlées. Il faut donc peut-être réviser l'hypothèse de Stern et faire d'Abū al-Mand le secrétaire de ce cette *zone d'activité sous contrôle de l'État*, zone qui regroupait à la fois les affaires douanières et la construction navale. Il s'agissait donc sans doute d'un autre subalterne du *mutawallī al-šinā'a*. Aucun autre passage ne permet d'apporter des précisions supplémentaires sur Abū al-Mand si ce n'est qu'il appartenait à la communauté juive et qu'il avait une certaine influence hors d'Égypte²⁸².

D'autres documents existent qui nous renseignent sur les fonctionnaires de la construction navale. Ainsi, au milieu du XI^e siècle, une lettre évoque un certain 'Abd al-Salām, qualifié de « Responsable de la construction des navires du diwan (*mutawallī 'imārat marākib al-dīwān*) »²⁸³. Le titre de cet homme, et notamment l'utilisation du vocable *'imārat* (sing. *'amā'ir*), n'est peut-être pas sans rapport avec l'allusion d'Ibn al-Ma'mūn à un *mutawallī dīwān al-'amā'ir* ainsi qu'avec la venue du vizir à la *šinā'at al-'amā'ir* de Fustāt afin de mettre à l'eau les *'ushārī*²⁸⁴. Le titre de 'Abd al-Salām entre aussi en résonance avec certains textes du XII^e siècle évoquant l'existence de la flottille dite du diwan qui était sous la responsabilité du *dīwān al-'amā'ir*. Ibn al-Ṭuwayr précise qu'elle se composait des *'ushārī* officielles et de *dawāmīs* (sing. *daymās*), embarcations qui servaient par exemple à transporter le grain et le bois à brûler depuis les différentes régions d'Égypte jusqu'à Fustāt ou au Caire²⁸⁵. La lettre de la Geniza suggère ainsi que cette flottille existait déjà au XI^e siècle et que 'Abd al-Salām en était le responsable dans les années 1050. Il gérait sans doute des artisans ainsi que tout ce qui concernait l'approvisionnement en matériaux de construction. Un lien entre ce nouveau fonctionnaire et le *mutawallī dīwān al-šinā'a* peut ainsi être envisagé. Il faut sans doute voir en 'Abd al-Salām un autre subalterne du *mutawallī dīwān al-šinā'a*.

Au total, trois fonctionnaires portaient donc le titre de *mutawallī* au XI^e siècle. Nous avons émis l'hypothèse que le *mutawallī al-šinā'a* et le *mutawallī dīwān al-šinā'a* ne faisaient qu'un et qu'ils avaient sans doute comme subalternes un *kātib* ainsi que le « responsable de la construction des navires du

282 Il régla les dissensions qui régnaient au sein de la communauté juive de Ramlah alors qu'il se trouvait à Fustāt. Cf. Stern, « A Petition to the Fāṭimid Caliph al-Mustanṣir concerning a conflict within the Jewish Community », p. 210-211.

283 TS NS J 198, feuillet 3, marge, l. 4, éd. Gil, *Malkhūt*, II, doc. 291, p. 880.

284 Ibn al-Ma'mūn, *Akhbār Miṣr*, p. 75, 78.

285 Ibn al-Ma'mūn, *Akhbār Miṣr*, p. 100-101. Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 93-94. Ibn Mammātī, *Qawānīn*, p. 348. Ibn al-Furāt, *Ta'rikh*, IV, p. 149.

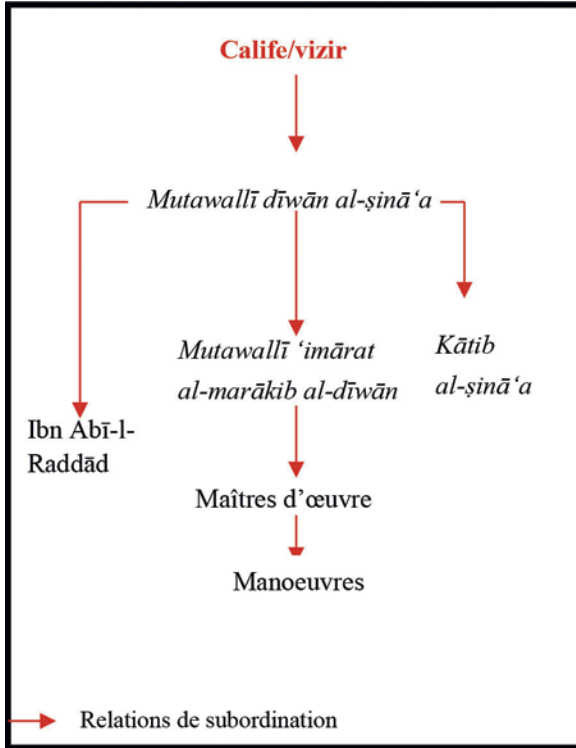


FIGURE 27 Organisation du diwān al-ṣinā'a au XI^e siècle d'après Musabbiḥī, pseudo-Ibn al-Muqaffa' et les lettres de la Geniza

diwan » déjà mentionné, mais aussi des employés subalternes et Ibn Abī al-Raddād, fonctionnaire qui s'occupait du Nilomètre (cf. figure 27).

Au XII^e siècle, les sources mettent en évidence la transformation de l'administration de la construction navale à travers l'existence d'un autre fonctionnaire portant le titre de *mutawallī*. Il s'agit du *mutawallī dīwān al-ʿamāʾir* dont le titre suggère qu'il avait cette fois sous sa responsabilité la construction navale uniquement²⁸⁶. Les rares documents du XI^e siècle ne signalent jamais de *dīwān al-ʿamāʾir* et ceux du XII^e siècle n'évoquent quant à eux pas de *dīwān al-ṣinā'a*. Il est plus que probable que le *dīwān al-ʿamāʾir* se soit substitué au *dīwān al-ṣinā'a*. Le moment de cette substitution n'est pas déterminé, mais il faut peut-être la placer à la suite des réformes de Badr, dans les années 1080 si l'on tient compte de la dernière mention de l'expression *dīwān al-ṣinā'a* en 1077-1078, ou alors sous le vizirat d'al-Afḍal car c'est sous son règne que le *dīwān*

286 Ibn al-Ma'mūn, *Akhbār Miṣr*, p. 78.

al-‘amā’ir apparaît pour la première fois. Le contexte des croisades, par les nouvelles contraintes qu’il imposa à la dynastie, semble mieux correspondre aux transformations de l’administration de la flotte et de la construction navale. Il est difficile de dire si ce changement se limita à une simple modification de nom qui consistait en quelque sorte à afficher le nouveau projet politique des Fatimides ou s’il y eut une refonte administrative plus importante. Dans leurs mentions du *dīwān al-‘amā’ir* ni Ibn al-Ṭuwayr ni Ibn Mammātī ne signalent les opérations douanières, mais uniquement la flotte de guerre et les bateaux. Si cela ne prouve pas que le service des douanes et celui de la construction navale furent confiés à des administrateurs différents, la chose semble toutefois assez probable malgré les liens forts qui existaient entre les deux services même à cette époque.

Les documents témoignent en effet qu’il existait des rapports plus qu’étroits entre les services de la douane et la construction navale. Les deux services travaillaient en étroite collaboration et la lecture de Makhzūmī suggère qu’il put exister une sorte d’administration supérieure commune à la fois à la douane et à la construction navale. Makhzūmī signale en effet à plusieurs reprises le transfert de matériaux de construction navale d’Alexandrie, de Damiette ou de Tinnīs vers ce qu’il nomme la « *ṣinā’a Protégée de Fustât (al-ṣinā’at al-maḥrūsa bi-Miṣr)* » et il semble englober dans ce terme la douane et l’arsenal²⁸⁷. L’auteur utilise cette expression dans un contexte de taxations et d’achats de matières premières par les services officiels, achats destinés à la construction navale et à l’arsenal de Fustât. Le *Minhāj* précise qu’un « Secrétaire à l’importation » (*kātib al-wurūd*) de cette *ṣinā’a Protégée* se trouvait à Alexandrie et expédiait fréquemment aux services centraux de Fustât, notamment au service de la douane (*al-maks*), des rapports sur les navires qui arrivaient avec du bois et du fer. Nous savons par ailleurs qu’à Fustât, la surveillance des deux *ṣinā’as* était financée par des taxes qui furent abolies par Saladin. Enfin, Ibn al-Ṭuwayr signale aussi l’existence de deux *ṣinā’as* très proches l’une de l’autre, l’une servant pour la construction navale et l’autre pour la douane. Compte tenu de la confusion incessante qui règne chez les divers auteurs et sur le fait que le terme *ṣinā’a* ne désigne quasiment jamais uniquement l’arsenal maritime, l’éventualité d’une administration supérieure ou en tout cas commune à la fois à la construction navale et aux affaires douanières n’est, selon nous, pas à écarter. Encore une fois, le côté pragmatique des Fatimides ne permet pas d’envisager une structure totalement figée, notamment lorsqu’il s’agit de déterminer si cette administration était dirigée par un ou deux individus, ou si les deux services purent ponctuellement occuper le même bâtiment. L’importance stratégique de ces

²⁸⁷ Makhzūmī, *Minhāj*, p. 49, 57.

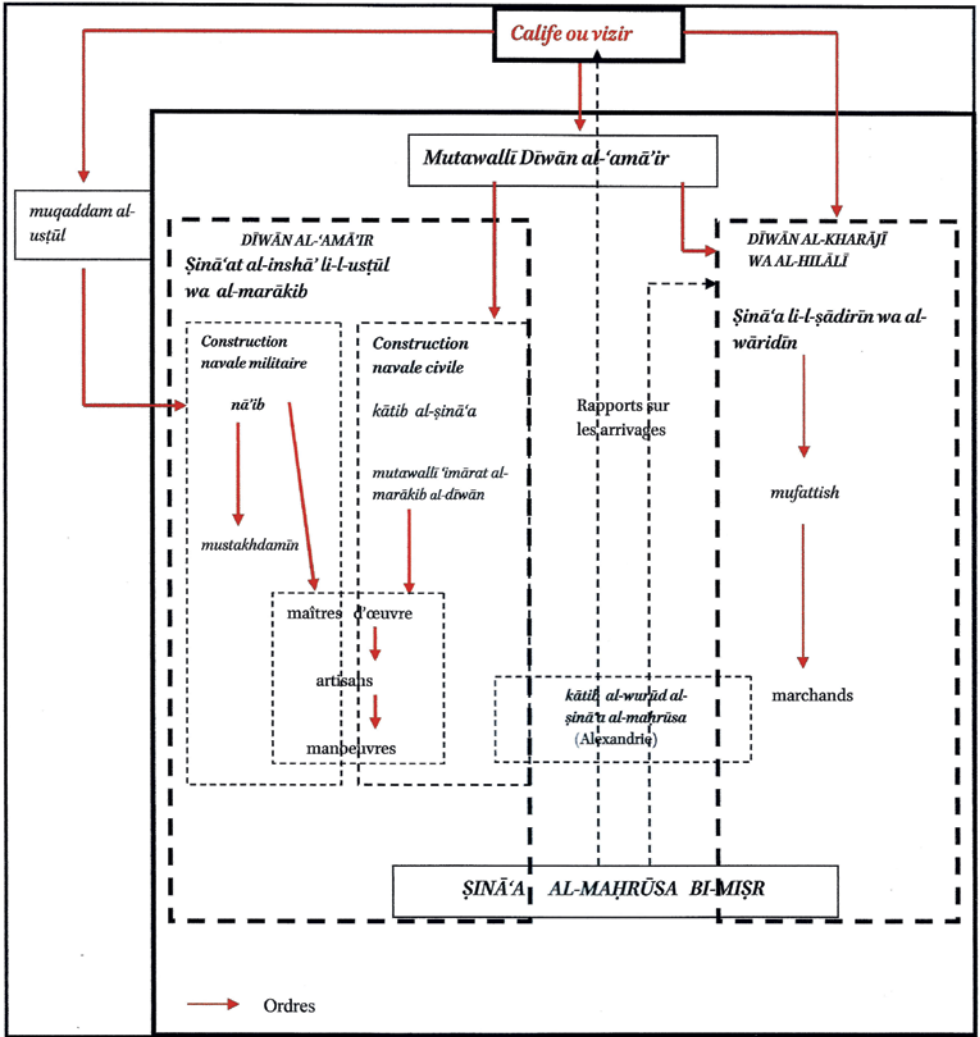


FIGURE 28 Organisation de la construction navale fatimide au XI^e siècle d'après Ibn al-Ṭuwayr, Ibn Mammātī et Makhzūmī

services au temps des croisades nous amène à favoriser l'hypothèse d'une administration bicéphale afin d'éviter de donner trop de pouvoir à un seul et même individu²⁸⁸. Cependant, le texte d'Ibn al-Ṭuwayr permet d'envisager un

288 Évidemment, dans un contexte néanmoins très différent, la référence au *shaykh* Abū al-Faḍl Yaḥyā b Ibrāhīm peut apparaître comme la preuve du contraire.

système dans lequel le partage des attributions pourrait avoir existé, mais à un niveau autre que celui auquel on pense généralement (cf. figure 28).

À l'intérieur du *dīwān al-ʿamāʾir*, l'auteur indique que tout ce qui relevait des navires de guerre (*al-asāṭil*) dépendait en fait de deux représentants (*nāʾibān*) du commandant de la flotte (*muqaddam al-uṣṭūl*). Leurs fonctions exactes ne sont pas précisées, mais il semble que les deux hommes représentaient en quelque sorte l'autorité et les intérêts du commandement de la flotte dans le diwan. Ils ne rendaient pas compte au *mutawallī*. Les deux délégués du commandant étaient peut-être chargés de vérifier l'état des navires de combat et du matériel, à moins qu'ils aient été spécialement affectés au contrôle de la construction des navires de guerre et qu'ils aient donc pu utiliser les artisans qui, par ailleurs, étaient sous la direction du *mutawallī*. Leur travail au sein du *dīwān al-ʿamāʾir* semble avoir été pérenne, même si leur activité était très liée aux saisons, notamment à la période de crue du Nil qui permettait aux navires venant de Haute-Égypte et du delta de naviguer jusqu'à Fustât pour livrer le bois. Ce bois était ensuite utilisé dans la construction navale. Le reste du temps, c'est-à-dire en dehors de la saison de la crue et celle de la navigation, les délégués veillaient certainement à ce que les navires de la flotte fussent correctement entretenus et prêts pour la saison suivante ou pour n'importe quelle autre éventualité.

S'il s'agit là d'une hypothèse, un tel contrôle de la construction des navires de guerre par des hommes du commandant de la flotte n'aurait en fait rien de surprenant. Les manuels byzantins, copiés et utilisés par les musulmans, précisaient que le commandant d'une flotte avait sous sa responsabilité le choix des matériaux de construction des navires de guerre et la surveillance de la construction de ces navires²⁸⁹. Il ne serait pas étonnant que les Fatimides aient appliqué un système de contrôle comparable. Selon nous, les *nāʾib* avaient pour mission première de sélectionner ou de surveiller les arrivages à Fustât des matériaux les plus intéressants pour la flotte et de veiller ensuite à la rigueur de la construction des navires. Dans les forêts domaniales égyptiennes, des fonctionnaires sélectionnaient pour la flotte (*li-ʿamal marākib al-uṣṭūl*) les pièces de bois les plus intéressantes. Sans que les sources attestent d'une relation claire entre ces fonctionnaires provinciaux et les *nāʾib*, il est possible de voir ces employés comme les représentants en province des *nāʾib* de la flotte. La distinction qui pourrait avoir existé entre la construction de navires à vocation militaire et la construction de navires civils comme les *ʿushārī* et les *dawāmīs* pourrait expliquer qu'Ibn al-Ṭuwayr prenne la peine de différencier clairement

289 Christides, « Two parallel naval guides of the tenth century : Qudama's document and Leo VI's Naumachica ; a study on Byzantine and Muslim naval preparedness », p. 55-56.

la construction de la flotte de guerre (*al-ustūl*) et celle des bateaux (*marākib*). De la même manière, l'épisode décrit par Ibn al-Ma'mūn du transfert du site de construction de certaines embarcations, notamment les navires du *dīwān* destinés à la navigation sur le Nil (*al-marākib al-nīliyya al-dīwāniyya*), prend ainsi une autre résonance. Il pourrait confirmer cette distinction entre l'administration de la construction militaire et civile²⁹⁰. Le *mutawallī* du *dīwān al-ʿamāʾir* s'occupait surtout de la construction des embarcations civiles, tandis que la construction à vocation militaire étaient sous la responsabilité du commandement de la flotte, même si le chantier naval, les salaires des artisans et l'achat des matériaux relevaient sans doute du *mutawallī*. La limitation des attributions de ce dernier en matière de construction navale pourrait avoir été destinée à compenser les nombreuses responsabilités qu'il exerçait par ailleurs²⁹¹.

Dans la nouvelle architecture administrative de la construction navale qui se dessine alors, le rôle du calife, que l'on avait laissé étroitement impliqué, voire omniprésent, dans la gestion quasi quotidienne de l'arsenal de Mahdia, évolua certainement en fonction de la personnalité des califes et des vizirs. La complexité des affaires à traiter et, surtout, la faiblesse des califes après 1074 laissent penser que ces derniers ne s'impliquèrent plus autant dans la gestion de l'arsenal. Al-Āmir (r. 1101-1130) représente presque l'exception puisqu'il est connu pour avoir repris sous son contrôle direct l'administration et nous avons signalé son intérêt pour l'arrivage de bois à Alexandrie²⁹². Les liens étroits qui existaient entre l'administration de la construction navale et celle des douanes expliquent le contrôle strict de la navigation sur le Nil et les autorisations qui étaient nécessaires aux marchands pour quitter Fustāt ou Alexandrie ou pour exporter tel ou tel type de marchandises. Il fallait une grande synergie entre les deux services pour que le système fût efficace. Cela explique les références aux contrôles des marchands par des inspecteurs (*mufattish*) du diwan auxquelles les lettres se réfèrent parfois ainsi qu'un papyrus qui évoque l'inspecteur de la douane, le terme étant orthographié *maqs* plutôt que *maks* (*mufattish*

290 Ibn al-Ma'mūn, *Akhbār Miṣr*, p. 100-101.

291 Il semble bien qu'à partir de la réforme du diwan par le vizir Riḍwān à l'été 1137, laquelle réforme consista à exclure de ce service stratégique les chrétiens jusqu'alors très nombreux dans l'administration fatimide et à lui rattacher l'administration du bureau des postes frontalières (*dīwān al-thughūr*) et peut-être aussi de celui des taxes douanières. Cf. Ibn al-Furāt, *Ta'riḫ*, IV, p. 149. Ibn Muḡassar, *Muntaqā*, p. 128-129. Maqrīzī, *Itti'āz*, III, p. 163-164. Qalqashandī, *Ṣubḥ*, III, p. 569.

292 Stern, « An original document from the Fatimid chancery concerning Italian merchants. », p. 532-533. Cette lettre est issue de la chancellerie fatimide et, plus précisément, si l'on en croit le *Minhāj* qui rapporte que les services centraux, donc sans doute le calife, devaient être avertis dès qu'un navire arrivait à Alexandrie avec des matériaux, du Secrétaire à l'importation de la *ṣinā'at* bien gardée (*al-ṣinā'at al-Maḡrūsa*).

al-maqs)²⁹³. Sans véritable surprise, les plus modestes membres du diwan, les artisans et les manœuvres, pourtant parmi les plus nombreux et peut-être aussi les plus importants des employés de l'arsenal, n'apparaissent quasiment pas dans les textes si ce n'est de manière fortuite. Sous les Fatimides, aucune trace d'inspection mensuelle des artisans de l'arsenal, tel que cela put exister plus tard chez les Rasūlides d'Aden²⁹⁴. Quoi qu'il en soit, charpentiers, fondeurs et autres professionnels de la construction devaient être nombreux à travailler dans l'arsenal de Fustât où le vacarme des marteaux fixant les bordées couvrait sans doute avec difficultés celui des scieurs de long.

Construire un navire était une affaire de spécialistes et les textes de la Geniza mettent en évidence que, dans le travail du bois, il existait différentes spécialités. La fabrication de charpente peut apparaître comme la plus importante pour la construction des navires. Cependant, le charpentier n'était rien sans un bon scieur qui débitait les grumes et les poutres aux dimensions voulues. Les scieurs apparaissent d'ailleurs avant les charpentiers dans les comptes de construction qui sont demeurés dans certaines lettres²⁹⁵. Aucun texte ne vient préciser comment s'organisait le travail et quels étaient exactement les corps de métier représentés à l'intérieur des arsenaux fatimides. Il faut le plus souvent se contenter du terme imprécis d'artisans (*ṣunnā'*) de l'arsenal²⁹⁶. Ce sont finalement des textes très antérieurs à la période fatimide, en l'occurrence les *papyri* grecs, coptes et arabes des VII^e-X^e siècles qui renseignent de manière assez précise la terminologie relative aux divers spécialistes que l'administration de la construction navale devait recruter pour mettre en œuvre les navires et les entretenir. Les *papyri* du VIII^e siècle évoquent les charpentiers (gr. *tektion*,) et autres scieurs (gr. *priste*), mais aussi les forgerons (gr. *sidhre*, ar. *ḥaddād*) souvent mentionnés pour forger les clous. Les calfats (gr. *kalfatai*, ar. *qalāfiṭa*, *zaffātin*) étaient eux aussi essentiels pour assurer l'étanchéité des

293 Udovitch, « A Tale of two Cities : commercial relations between Cairo and Alexandria during the second half of the 11th century », p. 154-155. P. Vind. Arab, verso, l. 3, éd. The Arabic Papyrologie Database.

294 Vallet, *Arabie*, p. 127. Lorsque l'on sait que les Rasūlides s'inspirèrent dans plusieurs domaines de ce qui existait chez les 'Ayyoubides qui, eux-mêmes, reprirent à leur compte, notamment dans le cadre de la marine, plusieurs pratiques fatimides, les choses sont troublantes. Cf. Lev. *Saladin in Egypt*, p. 161-171.

295 TS Box k 15 f. 45, éd. Gil, *Documents of the Jewish pious foundations from the Cairo Genizah*, doc. 26, p. 200-202. Goitein, « Artisans en Méditerranée orientale au haut moyen âge », p. 849. Goitein, *Mediterranean Society*, I, p. 113.

296 Anṭākī, *Histoire*, XXIII, p. 449.

navires à l'aide de poix végétale²⁹⁷. Autant d'artisans souvent recrutés parmi les habitants du delta²⁹⁸.

Une telle documentation manque pour la période fatimide bien qu'il semble assez évident que les mêmes spécialistes travaillaient dans les chantiers qui mettaient en œuvre à la fois les navires de la flotte et ceux destinés à l'administration. Ibn al-Ṭuwayr signale toutefois que les divers artisans se trouvaient sous la direction de maîtres d'œuvre. Il mentionne les « maîtres d'œuvre de la fabrication des barques de plaisance (*al-mushārifīn bi l-a'māl 'ushāriyyāt*) »²⁹⁹. L'auteur de signaler le charpentier sicilien qui faisait partie des responsables de la construction navale dans l'arsenal (*al-najjār min ru'asā' al-šinā'a šiḡillī*)³⁰⁰. Il faut voir dans ce spécialiste le charpentier de marine qui avait en tête les proportions et les formes spécifiques des bâtiments à confectionner et qui était capable de coordonner tous les corps de métier. L'allusion d'Ibn al-Ṭuwayr pourrait suggérer qu'il existait des maîtres d'œuvre spécialisés dans tel ou tel type de navires et que celui qui était capable de faire fabriquer les *'ushārīs*, n'était peut-être pas compétent pour mettre en chantier un navire de transport dont les formes, les dimensions différaient totalement. Aucun autre document ne permet d'étayer cette possibilité. Il existe néanmoins dans les *papyri* grecs, des références à des artisans qualifiés de *loufoi* qui semblent spécialistes de la construction d'une catégorie particulière d'embarcations³⁰¹. Sans surprise, il existait donc une hiérarchie, avec ses chefs, ses maîtres et ses apprentis, tout cela sous le contrôle d'un responsable tel, en son temps, 'Abd al-Salām.

Le mode de recrutement des artisans n'est pas aisé à déterminer même si, pour le coup, l'histoire de la construction navale en Égypte depuis les origines montre que les maîtres de cette province puisèrent largement dans la communauté copte. Leur savoir-faire leur causa parfois de grands tourments comme l'illustre si bien le récit d'al-Baqrī quant au transfert de mille familles d'artisans coptes vers l'arsenal de Tunis entre 698 et 703³⁰². Les *papyri* confirment l'emploi des Coptes dans les arsenaux égyptiens sous les Umayyades et les Abbassides³⁰³. Sous les califes ismaéliens, les Coptes servirent en grand

297 Il n'est pas impossible qu'à l'origine, c'est-à-dire aux VII^e-VIII^e siècles, les artisans coptes recrutés pour calfater les coques étaient les mêmes qui poissaient les amphores. Cf. Gallmore, « Amphora production in the Roman World », p. 155-184.

298 Aphrodito Papyri, IV, doc. 1336, p. 6, l. 3, 5 ; doc. 1410, p. 79, l. 5, 7 ; doc. 1433, p. 282, l. 28-29, 37, 39, 41 ; doc. 1434, p. 307, l. 94 ; doc. 1449, p. 373, l. 85-86.

299 Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 95.

300 Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 202.

301 Aphrodito Papyri, IV, doc. 1336, l. 5, p. 6, et note.

302 Bakrī, *Masālik*, II, p. 695. Fahmy, *Muslim Naval Organisation*, p. 70.

303 Fahmy, *Muslim Naval Organisation*, p. 105-106.

nombre dans l'administration³⁰⁴. Les artisans coptes s'illustrèrent également dans la réalisation de travaux décoratifs destinés à orner les palais califaux et les bâtiments religieux³⁰⁵. Leur maîtrise du travail du bois fut sans aucun doute mise à profit dans les arsenaux califaux. Il se pourrait aussi qu'au moment de leur transfert de l'Ifrīqiyya vers l'Égypte, les Fatimides aient amené avec eux certains de leurs meilleurs artisans ou, plus tard, aient attiré des artisans issus des différents territoires qui furent à un moment ou à une autre sous leur influence. Ainsi, parmi les navires officiels utilisés par le calife ou les grands du régime, se trouvait le navire dit « le Sicilien (*al-ṣiqillī*) », car son maître d'œuvre était originaire de l'île qui demeura longtemps sous contrôle égyptien et qui constitua une des principales zones d'approvisionnement en bois d'œuvre de la dynastie³⁰⁶.

Les *papyri* égyptiens indiquent que durant les premiers siècles de présence musulmane en Égypte, les artisans ainsi que les marins étaient recrutés de manière autoritaire par les gouverneurs musulmans pour une période déterminée. Ils retournaient à la vie civile une fois la tâche achevée³⁰⁷. Sous les Fatimides, il se peut que les choses ne se soient pas passées tout à fait de cette manière. Plusieurs éléments laissent tout d'abord penser que les Fatimides créèrent un corps de marins professionnels en service permanent pour le diwan³⁰⁸. Il y a tout lieu de croire que les artisans qui travaillaient pour le *dīwān al-ʿamāʾir* n'étaient pas davantage des vacataires engagés uniquement lors des campagnes de construction navale, mais qu'ils étaient recrutés pour une période longue sur la base de salaires un peu plus intéressants que ceux qu'ils pouvaient percevoir dans la vie civile. Les textes ne disent rien de très clair quant aux rémunérations de ces artisans, mais, dans le civil, un artisan qualifié touchait environ six dirhams par jour et un manœuvre entre deux et deux dirhams et demi³⁰⁹. Reporté en dinars et en mois, cela faisait environ cinq dinars pour le premier et un dinar et demi pour le second. Ibn al-Ṭuwayr fournit l'échelle des salaires payés aux cinq mille inscrits au *dīwān (mudawwana)*. Le texte laisse penser qu'il s'agissait surtout des salaires payés aux marins il faut néanmoins songer que les manœuvres se trouvaient, avec les marins, au plus bas niveau de l'échelle. Ni les marins ni les manœuvres ne possédaient de formation particulière qui leur permettait espérer toucher plus d'un dinar et

304 Muqaddasī, *Aqālīm*, p. 183.

305 Bloom, *Arts of the City Victorious*, p. 105-106, 162-167.

306 Qalqashandī, *Ṣubḥ*, III, p. 594.

307 Fahmy, *Muslim Naval Organisation*, p. 106.

308 Bramoullé, « Composing and recruiting the crew in the Fatimid navy (909-1171) », p. 16-20.

309 Goitein, *Mediterranean Society*, I, p. 89-90.

de mi par mois dans le civil³¹⁰. Il apparaît que dans la grille des rémunérations proposées par le *dīwān al-ʿamāʾir*, les deux salaires les plus faibles étaient de huit dinars et deux dinars par mois. La comparaison avec les salaires versés dans d'autres *dīwān* fatimides met en évidence qu'un salaire de deux dinars par mois constituait le traitement le plus bas versé à un fonctionnaire alors que dans les autres services, la somme la plus basse s'élevait à cinq dinars par mois³¹¹. Nous partons du principe que les artisans, du fait de leur qualification et de l'importance qu'ils représentaient pour le régime, étaient plutôt rétribués à hauteur de huit dinars et les manœuvres touchaient sans doute la somme la plus faible, soit sans doute deux dinars, comme les matelots qui bénéficiaient toutefois d'avantages en nature et de primes lors des départs en expédition. Cela pourrait signifier que travailler dans l'administration navale permettait de toucher un salaire supérieur à celui que l'on pouvait espérer dans le civil. Si tel était bien le cas, cela constitua à n'en pas douter une motivation qui permit aux Fatimides de disposer d'une main-d'œuvre suffisante et permanente pour construire et entretenir l'ensemble des navires de la dynastie. Le nombre d'artisans de ce service n'est néanmoins pas connu. Pour avoir une idée approximative, il faut tenter une comparaison avec d'autres services pour lesquels le nombre d'employés est connu. Ainsi, un magasin califal comme le *khizānat al-bunūd*, magasin d'armes et entrepôt destiné à garder les objets précieux du califat, aurait employé trois mille artisans parmi les plus qualifiés (*ṣāniʿ mu-barrazīn fī sār al-ṣanāʿi*)³¹². L'information est évidemment à prendre avec réserve, mais, une telle quantité de salariés pour un bâtiment, ou plutôt un service, dont l'activité paraît loin d'avoir concurrencé celle du service de la construction navale, laisse imaginer la véritable fourmilière que devait constituer l'arsenal maritime fatimide.

Le problème reste alors de déterminer comment les Fatimides financèrent les salaires et les achats de matières premières. Le mode de financement des employés de la construction navale est inconnu. Ibn al-Ṭuwayr fournit bien des précisions sur la manière dont les Fatimides financèrent les salaires des inscrits au diwan (*mudawwana*), mais, comme nous l'avons indiqué, il semble que cela ne concernait que les marins qui formaient la force navale (*quwwād al-ustūl*). Leurs salaires étaient appuyés sur les mines de natron³¹³. Sous les Fatimides, la multiplication des taxes non canoniques, encore appelées taxes

310 Ashtor-Strauss, « Quelques indications sur les revenus dans l'Orient musulman au haut moyen âge », p. 263. Ashtor-Strauss, « Le coût de la vie en Égypte médiévale », p. 56-77.

311 Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 84-85. Maqrīzī, *Khīṭaṭ*, II, p. 334-335.

312 Ibn Abī Ṭayyīḥ cité par Maqrīzī, *Khīṭaṭ*, II, p. 396.

313 Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 96.

indirectes (*mustakhrājāt*), constituait, selon nous, la principale source de revenus pour payer les salaires des artisans de l'arsenal. Aucun texte ne vient appuyer notre hypothèse et on ne connaît pas le détail des circuits financiers qui permettaient ensuite aux Fatimides d'affecter aux employés et artisans les revenus ainsi prélevés. Cependant, constatons que lorsque Saladin souhaite relancer la construction navale, il dut trouver des ressources. Au nom de l'orthodoxie sunnite, il avait aboli les taxes indirectes dès sa prise de fonction. Il ne pouvait évidemment rétablir ces taxes. Cela pourrait expliquer son choix d'affecter au fonctionnement de son nouveau *dīwān al-uṣṭūl*, les revenus (*abwāb*) de plusieurs services, notamment ceux de la *zakāt* payée par les habitants de Fustât, les revenus du Fayoum, ceux du natron ainsi que ceux générés par les anciennes propriétés foncières de Badr al-Jamālī qu'il avait confisquées lors de son installation à la tête du pays³¹⁴.

On ne peut guère dire plus sur la composition de l'administration des affaires navales ou sur le fonctionnement de l'arsenal dans ces années-là. Les quelques documents mettent en évidence à la fois un souci de rationalité dans le mode de gestion de la construction navale et une volonté de mieux séparer ce qui relevait du militaire et du civil. Cette volonté, peut-être plus affirmée à partir de Badr et surtout de son fils al-Afḍal, est symbolisée par l'apparition et le développement de ce nouveau service qu'était le *dīwān al-'amā'ir*. Elle tient peut-être aussi au nouveau mode d'approvisionnement et de financement de la construction navale fatimide.

Les zones d'ombre concernant la construction navale sont encore nombreuses faute de sources suffisamment explicites. Le problème du vocabulaire et du sens que donnèrent les auteurs médiévaux aux vocables *šinā'a* ou *dār al-šinā'a* pose de nombreuses difficultés dans l'analyse des textes. Il semble malgré tout évident que le vocable servit très souvent à désigner un ensemble de bâtiments où la construction navale ne constituait finalement qu'une partie de l'activité.

Les Fatimides concentrèrent leur principal arsenal maritime à Fustât. La tradition maghrébine de concentration des affaires navales entre les mains du calife, la conscience que la marine et la construction navale constituaient leurs principaux atouts et, surtout, la méfiance que leur inspirèrent assez vite les cités littorales égyptiennes expliquent ce qui pourrait presque apparaître comme une erreur stratégique. Si une telle localisation loin de la mer tenait peu compte des potentialités qu'offrait une bande littorale pourtant étendue, elle permet de comprendre pourquoi les maîtres de l'Égypte purent

³¹⁴ Maqrīzī, *Khiṭaṭ*, III, p. 467, 614. Eddé, *Saladin*, p. 503. Lev, *Saladin in Egypt*, p. 171.

opposer une résistance navale aux flottes ennemies pendant pratiquement tout leur règne.

Le fonctionnement de l'arsenal et ses arcanes restent encore dans l'ombre. Les trop brèves allusions ne permettent pas de dresser un tableau complet et définitif de l'administration navale qui, de toute façon, dut évoluer en fonction des circonstances et des hommes. Il ressort néanmoins de cela que les califes, ou ceux qui exercèrent le pouvoir à leur place restèrent attachés au contrôle de tout ce qui se passait dans leur arsenal. La concentration des navires de la flotte et de l'activité de construction navale à Fustât tout comme l'intérêt que portèrent les califes et les vizirs à cette activité ne tenait toutefois pas uniquement à des considérations militaires et stratégiques. Cette concentration se fondait sans doute très largement sur des considérations idéologiques, voire théologiques, développées autour de la flotte et de la mer par la dynastie à partir du règne du calife al-Mu'izz.

La mer, la flotte et les califes : les enjeux idéologiques de la puissance navale fatimide

Frontière liquide entre monde musulman et monde chrétien, mais aussi entre trois califats concurrents, la mer Méditerranée devint dès le x^e siècle le théâtre d'une lutte acharnée où se déroulèrent à la fois des batailles navales ainsi qu'une véritable guerre idéologique dont l'enjeu était de renforcer et de légitimer les prétentions de domination universelle de chacun des aspirants au titre califal. À ce jeu-là, les Fatimides furent les plus habiles à développer une rhétorique, pour ne pas dire une véritable stratégie de communication, dans laquelle le calife, la mer et la flotte jouaient un rôle crucial.

Le passage en Égypte et le contexte des croisades ne diminuèrent en rien le processus dans lequel les Fatimides s'étaient engagés en Ifrīqiyya. Ils l'accrochèrent au contraire et les califes profitèrent du nouveau contexte géographique pour réorienter leur discours vers de nouvelles aires, notamment la mer Rouge et la péninsule arabique, centre de la légitimité islamique. Dans cette recherche d'absolu, la mer et la flotte jouèrent ainsi un rôle central et, lus au prisme de l'idéologie, plusieurs aspects de l'organisation navale adoptée par les Fatimides prennent alors tout leur sens.

Les récits des auteurs tardifs tels Ibn Khaldūn et Maqrīzī quant à la marine fatimide, témoignent à quel point les Fatimides parvinrent à laisser l'image d'une dynastie au destin maritime évident. La mer ne pouvait que susciter l'intérêt d'une dynastie dont l'idéologie contenait une composante ésotérique très forte et qui reposait en grande partie sur le secret des choses cachées (*bāṭin*) connues de l'imam-calife seul. Maîtriser la mer, dont le Coran évoque souvent le caractère indomptable, pouvait constituer une preuve d'un lien particulier avec le prophète de l'islam dont les Fatimides se réclamaient et, évidemment, avec Dieu. L'objectif principal des califes ismaéliens était de faire de la mer le nouvel espace de la légitimité califale. En dépit de ce que souhaitait laisser croire la littérature ismaélienne, ce lien n'avait rien de naturel ou d'inné. Il fut patiemment forgé au fil des décennies pour donner une construction qui associait l'aspect visuel et concret à une élaboration idéologique où le mystique le disputait au pragmatique. Cela passait avant tout par l'association et l'identification de la force navale avec la personne du calife. Pour parvenir à ce résultat, les imams et leurs conseillers durent jouer sur plusieurs registres complémentaires. À des gestes et des rites peu à peu érigés en véritable cérémonial codifié,

mais aisément compréhensible par le commun des mortels, les Fatimides associèrent un discours narratif multiforme.

1 La flotte et la mer mises en scène

La mise en scène élaborée décrite par Ibn al-Ṭuwayr pour célébrer le départ des flottes fatimides constitue en fait l'ultime épisode d'un processus cumulatif de gestes, de rites et autres célébrations développés sur plus de deux siècles par les imams-califes ismaéliens¹. Cette cérémonie, savamment orchestrée et maîtrisée au XII^e siècle, trouve en fait son origine dans des pratiques plus ou moins décousues et appliquées de manière empirique par les souverains fatimides depuis l'Ifrīqiyya. Les premières traces d'une mise en scène relative aux départs et aux retours de la flotte sont en effet à chercher à Mahdia. Ce fut d'ailleurs par la célébration de retours victorieux, plus que des départs, que les Fatimides paraissent s'être lancés sur la voie de l'identification de la puissance navale et de la personne de l'imam fatimide. Selon le récit qu'en donne l'historien ismaélien Idrīs 'Imad al-Dīn, en 934, le sac de Gênes par la flotte fatimide donna probablement la première occasion de célébrer la marine et d'organiser une cérémonie visant à associer clairement le calife al-Qā'im et la flotte victorieuse². Celle-ci fut décorée pour l'occasion et son amiral, Ya'qūb b. Ishāq, fut reçu par le calife en personne dans la mosquée de la mer (*majlis al-baḥr*), jouxtant l'arsenal principal de la ville dont il semble alors qu'il fut construit plus tôt que ce que l'on pense généralement³. Le site même où fut organisée la réception, la mosquée, ainsi que le nom même donné à l'édifice rappellent à la fois le Dār al-Baḥr dans lequel les califes firent stocker le matériel de construction navale et révèlent la volonté de placer cette victoire navale dans le domaine du religieux et du symbolique⁴. Si l'on en croit la source, al-Qā'im souhaitait sans aucun doute donner à ce succès un écho qui visait à étouffer les échecs répétés que lui-même et l'amiral Ya'qūb avaient subis en Égypte et qui ternissaient l'imamat du calife. Cette mise en scène devait aussi rendre visible aux yeux de la population locale marquée par le sunnisme, le succès d'une opération participant du jihad contre les chrétiens. L'acte du calife pouvait toutefois apparaître comme un geste isolé, relatif à un contexte

1 Voir la citation d'Ibn al-Ṭuwayr en exergue de l'introduction générale de ce travail. Cf. Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 98.

2 Idrīs, *Uyūn*, v, p. 170-171.

3 Lézine, *Mahdiyya*, p. 50. Djelloul, « Histoire topographique de Mahdiyya », p. 77-78.

4 Sur cet édifice voir les diverses références dans la *Sīrat Jawdhar*. Cf. Jawdharī, *Sīrat Jawdhar*, éd.p. 79, 163, tr. p. 84, 152.

bien précis. Il n'est en effet pas évident que le calife ait eu dès cette période une claire conscience du potentiel que la mer et la flotte pouvaient offrir à une dynastie dont l'idéologie fondatrice reposait sur un certain ésotérisme. Malgré tout, cette mise en scène qui ne fut apparemment jamais reproduite sous ce calife ou sous son fils, al-Manṣūr, peut être considérée comme le premier chapitre d'une véritable grammaire de gestes et de rituels liés à la flotte et à la mer que les Fatimides enrichirent tout au long de leur règne.

Selon toute vraisemblance, le calife al-Mu'izz fut le premier à développer intentionnellement et avec un objectif clair la mise en scène de sa marine. Ce n'est en rien un hasard si l'épisode de la réception de 937 trouva un écho littéraire sous son règne. Le récit donné par Idrīs plusieurs siècles après les faits s'appuie à n'en pas douter sur un texte rédigé sous le calife al-Mu'izz. Ce dernier fut à l'origine d'un autre acte fondateur, la revue de la flotte. À notre connaissance, ce calife fut le seul et unique souverain musulman à se risquer à bord d'un navire pour procéder à une revue de la flotte⁵. Éprouva-t-il le désagrément du mal de mer ou la crainte de se noyer ? Toujours est-il que l'expérience de la navigation lui déplut tant qu'il se pourrait qu'elle lui ait fait renoncer à voyager par mer vers l'Égypte comme il pensait le faire initialement. Il maintint toutefois cette coutume de passer Sa flotte en revue, mais il se contenta alors de le faire depuis la terre. D'ailleurs, et ce n'est sans doute pas anodin, à peine arrivé au Caire, al-Mu'izz se rendit au site d'al-Maqs, à l'endroit même où les marins et les amiraux fatimides capturés en 920 avaient été débarqués, et il y inspecta la flotte⁶.

Si l'on revient quelques instants en Ifrīqiyya, à partir du moment où la capitale califale fut déplacée à Ṣabra al-Manṣūriyya près de Kairouan, l'éloignement géographique entre la personne physique du calife et le site même de Mahdia n'empêcha pas al-Mu'izz de prendre sous son contrôle direct les affaires navales. Si les cérémonies d'accueil des flottes victorieuses telle celle effectuée par al-Qā'im en 934 ne sont plus signalées, le nouvel ensemble palatial de Ṣabra al-Manṣūriyya, à plus de cinquante kilomètres de la Méditerranée, comptait aussi un édifice qualifié de *Dār al-Baḥr* ou *Qaṣr al-Baḥr* et dont la construction initiale, d'un coût exorbitant, remontait en fait au dernier émir aghlabide Ziyādat Allāh III en 905. Ce palais tirait son nom du lac artificiel au centre duquel il se trouvait⁷. Le bâtiment fut détruit lors de la révolte d'Abū Yazīd et ne fut pas reconstruit par le calife al-Manṣūr lorsqu'il fonda sa nouvelle capitale

5 Nu'mān, *Majālis*, p. 166. Jawdhārī, *Sīrat Jawdhār*, p. 99, tr. p. 101.

6 Maqrīzī, *Itti'āz*, I, p. 139.

7 Ibn 'Idhārī, *Bayān*, I, p. 144. Talbi, *L'émirat aghlabide*, II, p. 554, 666.

sur les ruines de Raqqada et sur le modèle de Bagdad⁸. Le cadi al-Nu'mān rapporte que c'est le calife al-Mu'izz qui s'occupa du nouvel agencement du lac et de la reconstruction du Qaṣr al-baḥr, confirmant ainsi le rôle de ce calife dans la mise en place de la « légende maritime » fatimide⁹. La reconstruction d'un édifice dont le nom, bien que tiré d'un lac artificiel, rappelait aussi la mer et le palais de Mahdia suffirait à prouver une fois de plus l'intérêt d'al-Mu'izz pour la mer et sa volonté de se voir associé, même symboliquement, à elle. Le calife al-Mu'izz ne souhaitait pas se contenter de cette référence symbolique à l'espace maritime. À l'inverse du fondateur aghlabide qui avait fait du palais et du lac le centre d'une vie tout entière dédiée à ses plaisirs et dans lequel il s'était isolé afin de mieux oublier la situation tragique à laquelle son pouvoir se trouvait réduit, al-Mu'izz comptait au contraire faire de ce palais un instrument supplémentaire de son autorité et le symbole de sa puissance.

Le calife nourrissait un projet bien plus grandiose que la création même du lac et de l'île artificielle comme en témoigne le cadi al-Nu'mān. « Si notre séjour ici se prolonge, grâce à la force et la puissance de Dieu, nous ferons venir la mer jusqu'à nous par un canal (*khalīj*), afin que nos navires débarquent et mettent à la voile depuis notre capitale »¹⁰. Ces paroles, attribuées à al-Mu'izz par son propagandiste en chef, attestent d'une part que le calife nourrissait l'incroyable projet de creuser un canal reliant la nouvelle capitale à la Méditerranée et qu'il attachait une importance majeure à la flotte et à la mer. Il s'agissait donc de faire pénétrer la mer sur plusieurs dizaines de kilomètres à l'intérieur des terres et donc de passer de la référence symbolique à l'espace maritime que représentait le Qaṣr al-baḥr, à une présence réelle de la mer près de la capitale. Cela aurait permis au calife de procéder de manière plus systématique encore à la revue de la flotte ou aux célébrations en l'honneur des navires victorieux. On ne peut qu'imaginer la stupeur des populations locales à la vision presque irréaliste de navires richement parés traversant sur près de cinquante kilomètres les terres arides de l'Ifrīqiyya. Si ce canal ne vit jamais le jour, la conquête de l'Égypte venant en quelque sorte se substituer à son creusement, le fait même d'y avoir songé et d'avoir fait écrire pour la postérité qu'il y réfléchissait révèle toute l'importance que ce calife attachait au contrôle de la flotte et au cérémonial lié à celle-ci, à la mise en scène de son pouvoir sur la flotte et, au-delà, sur la mer qu'il aurait voulu soumettre au point de la faire venir à lui. Il est évidemment tentant de lire la phrase du calife telle une prophétie relative à la conquête de l'Égypte.

8 Halm, *Empire*, p. 121, 342-343.

9 Nu'mān, *Majālis*, p. 325.

10 Nu'mān, *Majālis*, p. 530.

Le passage en Égypte constitua en effet un véritable pas en avant. Il n'était plus nécessaire de faire creuser un canal jusqu'au palais califal. Il existait déjà. Le Nil constituait désormais l'ombilic reliant les califes, les flottes et la mer. Les souverains ismaéliens, ou ceux qui exercèrent le pouvoir à leur place, respirèrent à leur compte, magnifièrent et institutionnalisèrent tout ce qui avait déjà pu être réalisé en Ifrīqiyya ainsi qu'en Égypte avant 969, de manière plus ou moins ponctuelle. Ils développèrent aussi de nouvelles pratiques. Les califes insistèrent plus encore qu'auparavant sur des temps forts auxquels tous les grands du régime et évidemment le public étaient conviés. Quoi de mieux en effet pour prouver leur puissance et leurs liens avec le prophète de l'islam et donc avec Dieu, que de montrer à tous qu'avec leurs navires, les imams fatimides pouvaient, au moins symboliquement, maîtriser des éléments comme la mer et le vent pourtant considérés comme immaîtrisables ? Quoi de plus efficace que de présenter à la population égyptienne, aux habitants de la capitale en particulier, ce spectacle de dizaines et de dizaines de navires équipés, toutes voiles et bannières déployées, et dont la taille et les couleurs devaient aussi contribuer à marquer les esprits. Les Fatimides développèrent en effet une mise en scène particulière destinée encore une fois à mettre en évidence la puissance de la flotte et celle du calife aux yeux de la population de Fustât. La construction même de la nouvelle capitale, sur les recommandations d'al-Mu'izz, donna l'occasion de recréer un Palais de la Mer, le troisième de l'histoire de la dynastie, qui faisait cette fois autant référence au fleuve qu'à la mer et qui constituait s'il en était encore besoin, la preuve et la confirmation architecturale des prétentions califales à l'hégémonie maritime et, par delà, à la toute-puissance¹¹.

Les califes associèrent donc peu à peu la revue de la flotte avec le moment du départ en opération de celle-ci. La chronologie précise de cette association n'est pas clairement déterminée. La première mention d'une cérémonie particulière organisée pour le départ de la flotte date du règne d'al-Ḥākīm (r. 996-1021). Vers 1001-1002, il convia quelques généraux à assister au départ des navires de guerre¹². Il est difficile de dire si ce calife fut bien à l'origine de cette pratique, mais aucun texte n'indique en tout cas que son père, al-'Azīz, ait participé à une quelconque cérémonie avec la flotte¹³. D'autre part, al-Ḥākīm est connu pour avoir contribué au développement et à l'institutionnalisation

11 En arabe, la mer et le fleuve peuvent être qualifiés de *bahr*.

12 Maqrīzī, *Itti'āz*, I, p. 39.

13 On peut rappeler par exemple qu'en 996, lors de l'épisode de l'incendie de la flotte dans l'arsenal, al-'Azīz était déjà parti avec les troupes. Aucune manifestation particulière n'est mentionnée.

d'un certain nombre de solennités qui impliquaient la participation de l'imam-calife¹⁴. Enfin, vers 1001, il fit construire à al-Maqs, à l'ouest du Caire, entre les murailles de la ville et le Nil (cf. figure 23) une mosquée surmontée d'un pavillon dans lequel lui et ses successeurs prenaient place pour assister aux mouvements de la flotte. Le cérémonial dut évoluer au fil du temps, mais, durant la majeure partie de la présence de la dynastie califale sur les bords du Nil, il se déroula à al-Maqs. Dans cette zone de vergers et de pâturages, les Fatimides érigèrent plusieurs pavillons de plaisance (*manāẓir*, sing. *manẓara*)¹⁵. Parmi ceux-ci se trouvait le pavillon d'al-Maqs (*manẓarat al-Maqs*) qui surmontait la mosquée éponyme¹⁶. Au XII^e siècle, la cérémonie changea peut-être de site car le vizir al-Ma'mūn al-Baṭā'ihī fit construire un nouveau pavillon, la *manẓarat al-ṣinā'a*, dans l'arsenal même de Fustât. Il proposa au calife al-Āmir (r. 1101-1130) d'y venir assister au lancement des navires de guerre (*taqdimat al-asāṭil*)¹⁷. La proposition ne fut pas immédiatement suivie d'effet car, en 1123, le calife demeura fidèle au site initial et ordonna à la flotte fatimide d'avancer jusqu'à lui, installé dans le pavillon de la *manẓarat al-Maqs*¹⁸. Il faut croire que cela changea après lui car il semble même qu'un dernier pavillon fut construit. Il s'agissait des *manāẓil al-'Izz*, à l'extrémité sud de Fustât, en face du Nilomètre de Rawḍa, qui servit peut-être pour la revue de la flotte sous les derniers califes¹⁹. Dans tous les cas, depuis le pavillon d'al-Maqs, le calife conviait la flotte à venir à lui et à manœuvrer devant lui et la foule rassemblée pour l'occasion. Ce grand spectacle populaire s'achevait par la venue des deux principaux officiers de la flotte, l'amiral et le général en chef qui rejoignaient le calife sur le pavillon et auxquels le calife transmettait la *baraka* califale pour la suite de l'opération. La présence du calife était suffisante pour effectuer cette transmission, mais ici elle était renforcée par les robes d'honneurs (*khil'a*) portant le nom du calife et qui étaient confiées aux deux officiers. En les prenant sur les navires, ils amenaient presque l'imam-calife avec eux et une telle présence ne pouvait que guider les navires à travers les flots vers la victoire²⁰.

14 Sanders, *Ritual*, p. 54-55, 61.

15 Sur tous ces pavillons cf. Maqrīzī, *Khiṭaṭ*, II, p. 562-573. Sayyid, *La capitale de l'Égypte*, p. 477-482.

16 Maqrīzī, *Khiṭaṭ*, II, p. 562-565.

17 Ibn al-Ma'mūn, *Akhbār Miṣr*, p. 100-101.

18 Ibn al-Ma'mūn, *Akhbār Miṣr*, p. 69. Ibn al-Ṭuwayr, *Nuḥat*, p. 98-99. Maqrīzī, *Khiṭaṭ*, II, p. 562 ; IV, p. 873.

19 Maqrīzī, *Khiṭaṭ*, II, p. 576.

20 Ibn al-Ṭuwayr, *Nuḥat*, p. 98. Sur la présence du calife et la transmission de la *baraka* cf. Sanders, *Rituals*, p. 96. Dokoly, *Textiles and Identity*, p. 203-204.

Les califes fatimides développèrent d'autres moments forts qui contribuèrent à mettre en avant leur puissance, à rehausser leur prestige et à montrer à tous la domination qu'ils exerçaient sur la flotte dont ils ordonnaient les mouvements. Au cours de leur règne, la cérémonie de rupture du Khalīj, préexistante à la dynastie, ou celle de l'onction de la colonne du Nilomètre (*takhlīq al-miqyās*), créée sous les Fatimides, constituaient autant d'occasions pour les califes de parader devant la foule de Fustât à bord de l'une des six grandes galères de procession (*'ushārī*) réservées au calife, richement décorées d'or et d'argent et aux couleurs vives²¹. Les hauts fonctionnaires du *dīwān al-'amā'ir* ou encore les archers de la flotte se trouvaient impliqués dans ces cérémonies et le calife offrait aux premiers de prestigieux vêtements²². Les souverains fatimides systématisèrent la célébration de la mise à l'eau des nouveaux navires de combat par une procession durant laquelle ils traversaient en grande pompe les rues de Fustât jusqu'à l'arsenal du sud de la ville pour mettre à l'eau des bâtiments qui venaient renforcer la flotte et le pouvoir naval fatimide²³. Ils ne paraissent toutefois pas être à l'origine de la pratique de se rendre à l'arsenal pour assister à la mise à l'eau des nouveaux navires de guerre puisque Yahyā al-Anṭākī décrit Kāfūr al-Ikhshidī se rendant à l'arsenal (*dār al-ṣinā'a*) de Fustât en avril 960 afin de mettre à l'eau un navire destiné à aller porter la guerre vers Constantinople²⁴. Ils reprirent la pratique quitte à laisser croire qu'ils en étaient à l'origine. Le déroulement même des processions califales était destiné à appuyer l'idée que seul le calife ou le vizir étaient les dépositaires du véritable pouvoir sur la marine. Dans tous les cas, le calife, accompagné du vizir et de nombreuses autres personnalités, sortait du Caire et chevauchait en suivant un parcours déterminé qui passait par tous les sites sur lesquels le calife souhaitait affirmer son pouvoir²⁵. Les récits indiquent que le calife al-Āmir se rendait à l'arsenal de Fustât. Il était le seul, avec le vizir, à avoir le droit d'entrer à l'intérieur de l'édifice à cheval²⁶. Ce récit semble dater

21 Ibn al-Ṭuwayr fournit une évocation intéressante de ces barques dites « barques gracieuses » (*'ushāriyyāt al-liṭā*) aussi qualifiées de *sumāris* privées (*sumāriyyāt al-khāṣṣ*) ou grandes *'ushāris* privées (*'ushāriyyāt al-khāṣṣ al-kibār*) qui étaient donc au nombre de six parmi lesquelles la dorée (*al-dhahabbī*), sur laquelle montait le calife, l'argentée (*al-fiḍḍī*), la rouge (*al-aḥmar*), la jaune (*al-aṣfar*), l'azurée (*al-lāzawardī*) et la sicilienne (*al-ṣiqillī*) car « celui qui l'avait construite était un charpentier qui faisait partie des responsables siliens de l'arsenal » (*kāna ansha'ahu najjār min ru'asā' al-ṣinā'a ṣiqillī*). Cf. Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 201-202.

22 Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 166, 192-194, 195-202. Sanders, *Ritual*, p. 90, 109-117.

23 Maqrīzī, *Ittī'āz*, II, p. 134, 148-149. Musabbihī, *Akhbār Miṣr*, p. 46.

24 Antākī, *Histoire*, xviii, p. 780.

25 Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 162-167, 168-203. Sanders, *Ritual*, p. 104-116.

26 Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 192.

du vizirat d'al-Afḍal car l'auteur indique que le calife et le vizir aboutissaient au « palais de la royauté (*dār al-mulk*) » que le vizir s'était fait construire au sud de Fustât²⁷. Par cet acte, le calife montrait à tous qu'il était le véritable chef de l'arsenal maritime. Sa présence à l'intérieur des locaux de la *ṣinā'a* visait très certainement à répandre sur le site même où les navires étaient mis en chantier quelques parcelles de la *baraka* de l'imam-calife. Tout concourait à mettre en évidence que le calife incarnait la flotte de guerre. Tant la construction des navires que leur armement ou les départs en expédition relevaient de sa personne seule. Il fallait montrer que la marine n'était rien sans lui, mais il faut penser que les califes n'étaient sans doute pas les mêmes sans leur flotte.

Le contrôle de la construction navale et des magasins où étaient rangés les agrès et les armes avait été appliqué au sens le plus strict par al-Mu'izz. Ce système fut maintenu en Égypte où une partie au moins des entrepôts et des ateliers de fabrications des armes et des agrès de la flotte se trouvaient près des palais califaux. Le récit des processions califales qui passaient par l'arsenal témoigne que le vizir al-Afḍal souhaita être associé de près à la construction navale puisqu'il partageait avec le calife le privilège de pouvoir traverser la *ṣinā'a* à cheval. Le puissant vizir avait bien compris que pour être considéré comme le véritable détenteur de l'autorité, son surnom de Roi des Rois (*Shāhanshāh*) ne suffirait pas. Il fallait aussi pouvoir armer des navires et priver son concurrent de cette possibilité. Ce n'est donc pas un hasard si à la mort d'al-Afḍal en 1121, la *dār al-mulk*, le palais d'où il dirigeait le pays depuis qu'il avait fait transférer à Fustât tous les grands services étatiques, regorgeait non seulement de richesses, mais aussi de voiles et autres agrès destinés à équiper les navires. Al-Afḍal avait non seulement privé le calife de tous les organes de décisions, il semble bien qu'en contrôlant le site de stockage des agrès, il l'empêchait aussi d'armer des flottes. Ce fut du reste bien le vizir et non le calife qui, en 1118, décida d'armer cinq navires de guerre pour protéger les navires marchands ancrés à 'Aydhāb²⁸. Une telle réappropriation, par un vizir, des prérogatives califales, mettait en évidence que le contrôle de la flotte était clairement associé au pouvoir sultanien. En faisant éliminer son encombrant vizir, al-Āmir réaffirma sa domination sur les affaires navales et rapatria les agrès dans des magasins près de son palais. Il est possible qu'à cette occasion, le Munākḥ al-Ṣa'īd, dont nous avons eu l'occasion de parler, fût mis en activité²⁹. De la même manière, le calife et son nouveau vizir Ma'mūn al-Baṭā'iḥī restaurèrent un certain nombre

27 Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 5, 169-170.

28 Maqrīzī, *Itti'āz*, III, p. 57-58.

29 Cf. chapitre 5, § 2.1.2 « Les fondations fatimides ».

de parades et de cérémonies qui avaient été délaissées du temps d'al-Afḍal³⁰. Le fait qu'al-Āmir n'ait pas immédiatement souhaité pratiquer la cérémonie du départ des flottes dans le nouveau pavillon construit par Ma'mūn al-Baṭā'iḥī dans l'arsenal de Fustât, là où la flotte était mise en chantier, mais dans l'ancien pavillon construit sous al-Ḥākīm, peut être interprété comme la volonté califale de réaffirmer un lien qui avait pu être rompu sous al-Afḍal.

Le cérémonial constituait un élément très important de cette instrumentalisation de la flotte et de la mer au service de la dynastie. Par cet ensemble de gestes, de rituels et de cérémonies de plus en plus élaborés et érigés au niveau d'une véritable grammaire visuelle, les califes souhaitaient construire à la fois un espace symbolique, mais aussi marquer la mémoire des vivants par des gestes concrets et compréhensibles par tous. Cependant, pour une dynastie animée par des prétentions universalistes, marquer la mémoire des spectateurs et des vivants ne pouvait suffire. Il fallait élargir le public et surtout laisser un témoignage pour l'Histoire.

2 La mer et la flotte objets de représentations et de discours

2.1 *La mer célébrée dans les discours*

Dans un contexte de la lutte idéologique contre les dynasties concurrentes, les gestes ne suffisaient pas. L'affirmation des prétentions universalistes de la dynastie passait par l'inscription de la mer et de la flotte au cœur d'un véritable processus scripturaire afin de l'insérer dans la construction idéologique élaborée par les penseurs de l'ismaélisme. Sur le temps long de la dynastie se développa non seulement une véritable littérature, mais aussi des représentations physiques, cartographiques des espaces maritimes, des ports et des littoraux sur lesquels les Fatimides exerçaient leur autorité ou leurs prétentions.

Parmi les textes les plus connus vantant la puissance navale fatimide se trouve le poème d'Ibn Hānī' (m. 973), panégyriste des premiers califes fatimides en Ifrīqiyya et en particulier d'al-Mu'izz sous lequel la marine fatimide atteint une efficacité remarquable.

Notre empire laisse loin derrière lui le temps où les *Rûms* avaient la prééminence ; on pourrait même croire que ce temps n'a jamais été une époque connue.

Toutes les résolutions fermes qu'ils avaient formées sont écroulées, comme tous les stratagèmes que leur expérience leur avait suggérés.

³⁰ Sanders, *Ritual*, p. 67-82.

Ils avaient pendant deux mille ans, complètement dominé la mer, chevaliers des noirs bateaux goudronnés.

Aujourd'hui ont disparu les traces de toutes leurs grandes routes maritimes qui sillonnaient la sphère.

Et si on les interrogeait sur la mer, ils ne seraient plus en état de distinguer entre les noirs vaisseaux et les tombeaux couleur de terre.

À toi les navires qui courent et se dressent au-dessus de la mer, qui fendent bruyamment les eaux ; ils naviguent sur ton ordre avec des vents dociles.

Rien n'a effrayé le roi des *Rûms* comme l'arrivée de ces vaisseaux sur lesquels flottaient pavillons et bannières.

Au-dessus d'eux s'élevait un nuage épais et lourd qui crachait des éclairs sans nombre et faisait entendre des coups de tonnerre.

Ces navires fendent les flots gonflés ; on les croirait chargés de toute la vigueur de ta résolution ou de toute la générosité de tes mains [...]

Quand ils soupirent de colère, ils lancent un feu qui flambe sans fumée comme brûle le combustible du feu de l'enfer.

Leurs souffles brûlants sont les feux du tonnerre, et leurs bouches qui gémissent sont de fer. Leurs flammes brûlent pour le peuple du *Catholicos* [...]

Tes navires sur mer dominent tout autre navire comme le maître domine l'esclave.

Les rois des *Rûms* en ont appelé à Dieu contre lui, à la tête d'une armée nombreuse, mais le jugement de Dieu est sans recours [...]

Tu as comblé les vœux des lances en leur donnant en pâture les patrices, et ce fut pour les Domestiques un véritable jour du jugement dernier [...]

Que les Barbares sachent de façon certaine que la croix est faible alors que tu es puissant,

Qu'ils adorent un autre que le Christ, car il n'y a rien à espérer après cela de la religion du monachisme³¹.

Reprenant certaines images coraniques qui ne pouvaient échapper aux lettrés de l'époque³², Ibn Hāni' fait d'al-Mu'izz le maître incontesté des navires victorieux propulsés par des vents apaisés par la volonté divine afin de favoriser, à

31 Ibn Hāni' cité et traduit par Marius Canard. Cf. Canard, « L'impérialisme des Fatimides et leur propagande », p. 188-189.

32 Par exemple dans la sourate 55, *al-Rahman*, v. 24.

la fin des temps, la victoire de l'islam sur le christianisme³³. Si le poète fournit des informations relatives à l'armement des navires de guerre utilisés par la dynastie, il met surtout en évidence le rôle idéologique que le calife comptait désormais faire jouer à la flotte et à la mer sur laquelle ses navires portaient la bannière blanche des califes ismaéliens. La mer parcourue par des navires armés à la demande du calife pour la gloire de l'islam ne pouvait qu'être utilisée par les thuriféraires des imams fatimides. Souvent associés à l'hostilité de Dieu, le vent et la mer apparaissent ici domestiqués pour servir ce dessein divin. La flotte devient ainsi l'instrument de Dieu placé entre les mains du calife fatimide pour imposer le règne de l'islam à tous les infidèles en combattant sur une espace pourtant longtemps considéré comme le domaine réservé des Byzantins. Même les auteurs de langue arabe avaient d'ailleurs pris l'habitude de qualifier la Méditerranée de « mer des *Rūms* (*baḥr al-Rūm*) ». Ainsi, défier les Byzantins sur leur terrain, si l'on peut dire, où l'auteur ne manque pas de rappeler qu'ils avaient une très longue expérience, pouvait être considéré comme un exploit exceptionnel, réalisé par un imam devenu seul maître des eaux méditerranéennes. Il s'agissait de faire passer l'idée que la Méditerranée était désormais la mer des califes fatimides. D'ailleurs, lorsque dans les années 950, un émissaire du calife umayyade vint rencontrer al-Mu'izz, ce dernier le sermonna vertement et critiqua l'alliance des Umayyades et des Byzantins et leur intrusion dans ce que le calife appelait alors « notre mer et nos possessions (*baḥrunā wa mamlakatunā*) »³⁴.

Plusieurs textes rédigés dans les années 950-960 appuient l'idée d'un lien fort entre les califes fatimides, la flotte et à la mer. Si nous avons vu que dès les toutes premières décennies de la dynastie, al-Mahdī puis son fils al-Qā'im expédièrent des flottes qui accomplirent parfois des exploits comme en témoigne le sac de Gênes, il ne semble pas que les deux ou trois premiers califes aient eu l'idée d'élaborer un discours sur la mer. Les premières traces de la mise en place de ce discours sont toutes contemporaines du califat du quatrième calife al-Mu'izz qui fit habilement travailler le cadi al-Nu'mān à l'organisation des différents épisodes dans lesquels la mer pouvait être instrumentalisée. Dans cette optique, la fondation de Mahdia constituait une véritable aubaine pour le cadi qui retraça cette fondation dans un ouvrage achevé en 958 et appelé *Kitāb iftitāḥ al-da'wa* (« Le commencement de la Prédication »). Ce récit constitue une des toutes premières pierres de cette construction littéraire qui

33 Dachraoui, « Ibn Hāni' al-Andalusī », p. 785.

34 Nu'mān, *Majālis*, p. 174.

se poursuivit jusqu'au XII^e siècle³⁵. Le cadī al-Nu'mān retrace par ces mots l'histoire de la fondation de la ville par le fondateur de la dynastie :

Le Mahdī fonda al-Mahdia que les livres prophétiques avaient annoncée et surnommée la « Blanche » et dont il était dit que l'Imposteur (*al-dajjāl*) [*Abū Yazīd*] ne pourrait jamais y parvenir ni y pénétrer. Ce fut une des réalisations des plus merveilleuses. Il la fit construire en pierre de taille et la dota de portes en fer massif. Il y émigra en 919-920 et y établit sa demeure. On put alors contempler les miracles dont Allāh permit l'accomplissement. Le Mahdī fit avancer la construction dans la mer, creuser dans le roc un port artificiel qui pénètre dans la ville et communique avec la mer par une passe dotée d'une chaîne pour le fermer³⁶.

Al-Nu'mān rappelle habilement que la fondation de la ville avait été annoncée avant même la création de la dynastie. Son surnom, « la blanche », rappelle aussi le lien direct avec la dynastie ismaélienne dont la couleur officielle était le blanc par opposition au noir des califes abbassides. Le cadī insiste à la fois sur l'aspect inexpugnable de la capitale fondée par le premier calife de la dynastie et sur le port construit à même le roc par la volonté d'un seul homme, l'imam-calife qui « connaît, sans en avoir reçu l'enseignement, les secrets de Dieu »³⁷. Un récit très semblable se trouve sur la carte de Mahdia qui se trouve dans le *Kitāb gharā'ib al-funūn*. L'auteur anonyme du traité reprend presque mot à mot les mêmes thématiques d'une citée puissamment fortifiée dont les murailles arrêtaient les assauts des rebelles et permirent à la dynastie non seulement de survivre, mais de devenir la puissance navale dominante de la Méditerranée centrale dans les années qui suivirent³⁸. Les traces archéologiques contredisent quelque peu la version du cadī puisque, selon toutes vraisemblances, le port creusé en question était en fait un port artificiel – *cothon* – phénicien³⁹. Le passage d'al-Nu'mān est significatif des pré-occupations du calife sous lequel le cadī rédigea l'essentiel de son œuvre. Lu à l'aune de ce récit de fondation, le passage du *Kitāb al-majālis wa-l-musayyarāt*

35 Dans cet ouvrage majeur de l'historiographie fatimide et ismaélienne, le cadī retrace l'histoire de la prédication ismaélienne depuis l'origine. Il évoque notamment la *da'wa* yéménite au début du IX^e siècle et le développement de celle-ci au Maghreb avec le *dā'ī* Abū 'Abd Allāh al-Shī'ī.

36 Nu'mān, *Iftitāh*, p. 275-276.

37 Ibn Hānī' traduit par Marius Canard, « L'impérialisme des Fatimides et leur propagande », p. 161.

38 *Kitāb gharā'ib al-funūn*, fol. 34A.

39 Marçais, « Notes sur les ribats en Berbérie », p. 395-430.

évoquant le projet d'al-Mu'izz de faire creuser un canal reliant al-Manṣūriyya à la mer apparaît en effet comme une manière de reproduire à une échelle plus grande encore le miracle réalisé par son grand-père al-Mahdī et donc de réaffirmer le rôle messianique de la dynastie et du calife al-Mu'izz en particulier. Il s'agissait aussi, à n'en pas douter, de conserver ce lien direct avec la mer au moment où, paradoxalement, alors que les flottes fatimides étaient très actives en Méditerranée et protégeaient Mahdia de toute agression venant par la mer, ce qui était loin d'être le cas dans les premières années de la dynastie, al-Mu'izz résidait dans une capitale située à l'intérieur des terres. Le calife se trouvait toutefois obligé de communiquer sur deux fronts et de se livrer à une sorte de gymnastique intellectuelle. La création et l'installation de la dynastie à Mahdia avaient d'abord été faites pour se protéger de la population ifrīqiyenne. Pour tenter de se rapprocher de celle-ci, et pour mieux contrôler l'intérieur de son territoire, al-Manṣūr avait décidé d'abandonner Mahdia pour revenir près de Kairouan, capitale religieuse de la région. Fidèle à la stratégie de son père, al-Mu'izz demeura à Ṣabra al-Manṣūriyya, mais il devait aussi utiliser Mahdia et maintenir les références à la mer. Cela explique cette volonté de faire creuser un canal sur des dizaines de kilomètres.

Dans tous les cas, le récit du cadī al-Nu'mān inspira nombre d'auteurs postérieurs. Ces auteurs, qui n'avaient pas toujours d'intérêt partisan à vanter la dynastie fatimide, furent toutefois dans l'obligation, faute d'autres sources sur lesquelles s'appuyer, de reprendre les images forgées par al-Nu'mān ou des géographes proches des Fatimides. Mahdia était la première capitale califale construite au bord de la mer et l'insistance avec laquelle les auteurs décrivent les installations portuaires de cette ville ouverte sur l'espace méditerranéen et tournée vers l'orient ne doit rien au hasard. Il s'agissait pour les uns d'affirmer les ambitions navales fatimides et, pour les autres, de simplement les constater. Le développement de la majeure partie du corpus idéologique ismaélien sous le règne d'al-Mu'izz s'explique par l'expérience dont il bénéficiait en tant que quatrième calife de la dynastie et surtout par l'action militaire de son père qui lui avait laissé un empire pacifié⁴⁰. Le calife al-Mu'izz et son cadī en chef purent dès lors consacrer davantage de temps à la réflexion et à l'élaboration d'un message idéologique mieux défini que celui des trois premiers califes.

Parallèlement à la mise en histoire de la fondation de Mahdia, nous avons vu à quel point les victoires navales remportées contre les flottes et les troupes byzantines constituaient autant d'occasions de développer la propagande ismaélienne et de montrer à tous que seuls les Fatimides, grâce à leur marine, remplissaient la mission du jihad qui incombait à tous les musulmans. Le récit

40 Daftary, *Ismaili Literature*, p. 30, 132-133, 142-146.

de l'expédition contre Gênes n'est connu dans tous les détails que par l'ouvrage tardif rédigé par le *dā'ī* yéménite Idrīs 'Imād al-Dīn. À n'en pas douter, la première version de cette histoire avait très certainement vu le jour dans un cabinet de Mahdia ou de Şabra al-Manşūriyya, sous le calame d'un chroniqueur des règnes des premiers califes dont l'œuvre a aujourd'hui disparu⁴¹. Parmi les épisodes glorieux qui servirent à bâtir la légende navale fatimide, le sac d'Almería en 956 constitue un moment mémorable. Il n'est pas anodin que le récit le plus détaillé de ce raid, notamment quant aux destructions infligées à ce qui constituait sans doute la plus grande base navale des Umayyades, se trouve une nouvelle fois dans l'ouvrage d'al-Nu'mān⁴². Enfin, dans un autre registre, la poésie d'Ibn Hānī' reflète à sa manière et dans un net souci de propagande, l'effort poursuivi par le calife al-Mu'izz afin d'imposer à l'ensemble du monde musulman l'idée selon laquelle le calife, grâce à Sa flotte, sur laquelle il exerçait le contrôle le plus total, portait désormais seul le flambeau de la lutte contre les chrétiens. En effet, durant les années 950-960, les Abbassides se montraient incapables de protéger efficacement le *dār al-islām* contre des Byzantins alors engagés dans une nouvelle phase d'expansion. Leurs raids provoquèrent la chute de plusieurs cités musulmanes de Syrie du Nord et l'exil de nombreux musulmans à qui l'incurie des califes de Bagdad ou de leurs affidés locaux apparaissait d'autant plus évidente qu'ils l'éprouvaient désormais dans leurs chairs. De leur côté, les Umayyades d'al-Andalus, descendant des assassins de Ḥusayn, négociaient avec ces mêmes Byzantins pour détruire les Fatimides. Le calife al-Mu'izz et son maître propagandiste avaient ainsi beau jeu de diffuser, à l'aide d'un réseau de sympathisants plus ou moins actifs qui s'étendait d'al-Andalus au Sind, l'antienne selon laquelle les imams ismaéliens étaient désormais les seuls souverains musulmans capables de remplir la mission qui incombait à un véritable prince des croyants, la protection de l'*umma*, et que tous les autres prétendants au trône universel étaient des usurpateurs. Il s'agissait alors de créer une nouvelle centralité de l'Islam au profit des résidences califales fatimides même si l'objectif demeurait clairement d'avancer vers Bagdad. Le thème du jihad fut d'ailleurs abondamment repris en 969 au moment de la conquête de l'Égypte. Jawhar lut aux personnalités de Fustāt la lettre de son maître al-Mu'izz qui critiquait ouvertement les émirs Ikhshidides et, à travers les eux, les Abbassides, pour leur incompétence dans la lutte contre les entreprises chrétiennes. Ses mots ne pouvaient que rencontrer l'approbation d'une partie de l'assistance, aussi hostile aux shī'ites fût-elle. Le calife affirmait aux Égyptiens et aux réfugiés qu'il poursuivrait avec la même

41 Walker, *Islamic Empire*, p. 154-157.

42 Nu'mān, *Majālis*, p. 164-165.

ardeur et le même succès qu'en Ifrīqiyya, l'effort contre les forces grecques⁴³. La flotte constituait l'outil principal de cette lutte et la mer Méditerranée apparaissait clairement comme un espace majeur de manifestation de la puissance fatimide et de concrétisation des prétentions d'al-Mu'izz au pouvoir universel. Dans la même logique, il n'est pas inintéressant de noter que la géographie rédigée par le géographe d'origine égyptienne al-Muhallabī (m. 990) à la demande du calife al-'Azīz semblait accorder une place importante à l'espace maritime. Le *Kitāb al-'Azīz*, aujourd'hui disparu, mais réalisé selon les canons de la géographie bagdadienne dite des *masālik wa-l-mamālik*, était considéré comme un modèle du genre. Les diverses références qui en subsistent chez des compilateurs comme Yaqūt évoquent plusieurs villes côtières comme Tinnīs, Damiette, Rafaḥ ou encore al-Faramā pour lesquelles l'auteur informe son lecteur des vents qui pouvaient y souffler⁴⁴. Un tel souci est rare à cette époque dans les ouvrages du même type et il témoigne sans aucun doute de l'intérêt que portaient al-Muhallabī et son commanditaire aux choses de la mer.

Si le rapport entre la flotte fatimide et le jihad fut affirmé dès l'Ifrīqiyya, il n'apparut jamais aussi clairement formalisé qu'en Égypte. Le lien entre la flotte des califes du Caire et la guerre sainte restait encore dans les mémoires égyptiennes plusieurs siècles après la disparition de la dynastie et Maqrīzī écrivait que les marins de l'époque fatimide étaient particulièrement estimés car ils participaient pleinement au jihad en combattant les ennemis sur mer et en assistant les villes littorales assiégées⁴⁵. La référence à un *dīwān al-jihād* apparaît dans des ouvrages rédigés par Ibn al-Ṭuwayr et Ibn Mammātī. Ces textes laissent parfois planer quelques difficultés de datation des institutions décrites. Si la référence au *dīwān al-jihād*, l'autre appellation du *dīwān al-'amā'ir*, pourrait très bien dater de la période ayyoubide tant les références à la guerre sainte dans l'entourage de Saladin furent fréquentes plusieurs éléments mettent néanmoins en évidence que cette dénomination si particulière apparut sans doute dès la période fatimide⁴⁶.

Les califes fatimides ne furent en effet pas en reste dans le domaine de la proclamation de la guerre sainte. Au XI^e siècle, alors que les relations avec les Byzantins s'apaisaient relativement, la chancellerie fatimide maintenait dans sa correspondance un vocabulaire connoté dans des expressions comme

43 Bianquis, « La prise de pouvoir par les Fatimides en Égypte », p. 69-71. Lev, « The Fatimids and Egypt », p. 315-328.

44 Yāqūt, *Mu'jam*, II, 51, 473 ; III, p. 54, 176. Pour des propos plus généraux sur al-Muhallabī cf. Miquel, *Géographie humaine*, I, p. 309-312.

45 Maqrīzī, *Khiṭaṭ*, III, p. 614-615.

46 Eddé, *Saladin*, p. 201-210.

« troupe victorieuse (*ʿaskar al-manšūr*) »⁴⁷. Ce fut cependant essentiellement au XII^e siècle que le développement des croisades, et la concurrence des Seldjoukides qui se posaient en champions de la cause sunnite, contribuèrent à relancer le thème du jihad chez les Fatimides. Une lettre de la Geniza issue de la chancellerie évoque les « *alrijāl al-manšūriyyīn* (soldats victorieux) »⁴⁸. Ibn al-Maʿmūn mentionne les « troupes et les flottes victorieuses (*al-ʿasākir al-manšūra wa-l-asāṭil al-muẓaffara*) » , à l'occasion de la venue d'un envoyé de l'*atabeg* de Damas, le Bûride Zāhir al-Dīn Tuḡtakīn (m. 1128), auprès du calife fatimide al-Āmir⁴⁹. Dans un autre passage, le rapport entre la guerre sainte et la marine fatimide est encore plus évident car Ibn al-Maʿmūn indique que la guerre sainte était conduit à la fois par « les troupes envoyées par voie terrestre et par les navires de guerre (*al-ʿasākir al-musayyara li-l-Franj barr^{an} wa-l-asāṭil baḥr^{an}*) »⁵⁰. Makhzūmī évoque quant à lui les « postes-frontière bien gardés (*al-thughūr al-maḥrūsa*) », « la rive bien gardée de Fustāt (*sāḥil Miṣr al-maḥrūsa*) » ou bien encore les « flottes victorieuses (*al-asāṭil al-manšūra*) ». Les mêmes expressions reviennent sous le calame d'Ibn Mammātī qui consacre un chapitre aux « *thughūr al-maḥrūsa* » et un autre à « la flotte victorieuse (*al-uṣṭūl al-manšūr*) »⁵¹. Telles qu'elles apparaissent chez ces deux auteurs, ces formules semblent être la manière officielle d'évoquer les flottes ou les postes-frontière. Qalqashandī signale en substance que ces formulations particulières avaient été établies en Égypte, mais il ne précise pas par qui. Il indique aussi qu'il s'agissait de formules propitiatoires qui visaient à la fois à placer les sites stratégiques sous la protection divine et à mettre en évidence qu'ils étaient bien protégés par des murailles ou les troupes qui combattaient au nom de la défense du *dār al-islām*⁵². De la même manière, les références aux troupes ou aux flottes victorieuses appelaient Dieu à donner la victoire aux forces armées qui luttaient pour la victoire des musulmans sur les Francs. Elles font implicitement allusion à la notion de jihad et renvoient au diwan du même nom. Le rôle de la flotte dans l'approvisionnement des dernières cités

47 Khan, *Arabic legal and administrative documents*, doc. 54 p. 259. Je remercie ici le Professeur Yaacov Lev pour m'avoir signalé ces documents. Les contextes respectifs de ces deux textes sont toutefois différents. Dans la première lettre datée de 1031, il s'agit de la livraison d'orge à l'armée.

48 Khan, *Arabic legal and administrative documents*, doc. 111, p. 428. Il s'agit cette fois d'un rapport transmis à l'administration et décrivant une bataille contre les troupes croisées au début du XII^e siècle.

49 Ibn al-Maʿmūn, *Akhbār Miṣr*, p. 60. Ibn ʿAsākir, *Dimashq*, xxv, p. 3.

50 Ibn al-Maʿmūn, *Akhbār Miṣr*, p. 70.

51 Ibn Mammātī, *Qawānīn*, p. 325, 339.

52 Qalqashandī, *Ṣubḥī*, vi, p. 175.

côtières syro-palestiniennes, les *thaghrs* comme Tyr, Acre et Ascalon, n'est sans doute pas étranger à cette appellation de *d̡wān al-jihād*.

La livraison de grains et le convoyage des troupes de renfort jouaient en effet un rôle essentiel pour permettre à ces villes de poursuivre le combat contre les Francs et la gestion des convois de ravitaillement se trouvait dans les attributions de Bureau des constructions navales. L'approvisionnement des villes littorales par la mer devint une des nouvelles missions du *d̡wān al-'amā'ir* réformé par le vizir Riḍwān al-Walakhshī (1136-1138) dans les années 1130⁵³. Un vizirat court, mais dont l'ambiance générale, marquée par le renvoi des chrétiens des divers services administratifs et caractérisée par l'affirmation du shaféisme, correspondrait bien à l'utilisation systématique des formules propitiatoires relatives aux ports et aux flottes dans les diwans égyptiens⁵⁴. Il est en tout cas sûr que l'appellation de *d̡wān al-jihād*, qui ne correspond pourtant à rien du point de vue administratif, date bien de la période fatimide et correspond là encore au vizirat de Riḍwān. Au-delà des textes, la période fatimide a ceci d'exceptionnel qu'elle vit se développer des représentations cartographiques dans lesquelles les espaces maritimes tiennent une place majeure.

2.2 *Les représentations de la mer*

Parallèlement aux textes, les Fatimides firent en sorte de faire fabriquer un certain nombre de représentations cartographiques qui témoignent cette fois-ci visuellement de leurs prétentions à l'hégémonie et de la nouvelle centralité qu'ils souhaitaient imposer au monde musulman autour d'une Méditerranée dominée par les flottes des imams ismaéliens. Encore en Ifriqiyya, le calife al-Mu'izz fut donc à l'origine de la réalisation d'une grande carte du monde connu tracée sur une pièce de soie bleue de très grande qualité⁵⁵. Cette carte, estimée à 22 000 dinars, faisait partie des trésors conservés dans les palais fatimides du Caire pillés au XI^e siècle et perdus depuis lors. Maqrīzī rapporte que figuraient sur la carte les divers « climats de la Terre, avec ses montagnes, ses mers, ses villes, ses rivières et ses routes comme la Géographie [de Ptolémée]. La Mecque et Médine furent représentées afin d'attirer les regards »⁵⁶. Un tel document, réalisé à la demande du calife n'avait aucune prétention

53 Maqrīzī, *Khiṭaṭ*, III, p. 163.

54 Sur l'ensemble du vizirat de Riḍwān cf. Maqrīzī, *Khiṭaṭ*, III, p. 160-167. Nuwayrī, *Nihāyat*, XXVIII, p. 302-305.

55 Bloom, *Arts of the Citiè Victorious*, p. 46-47. Rapoport, « Reflection of Fatimid power in the Maps of Island Cities in the "Book of Curiosities" », p. 183-184.

56 Maqrīzī, *Khiṭaṭ*, II, p. 379. Maqrīzī, *Itti'āz*, II, p. 285, 292.

scientifique⁵⁷. Sa visée était uniquement idéologique. Le calife souhaitait clairement afficher ses prétentions à gouverner le monde, à dominer les villes saintes musulmanes, siège originel des prétentions de la dynastie fatimide au moment même où son argent et ses négociateurs prenaient le chemin de La Mecque pour ramener le calme entre les familles chérifiennes de la cité et favoriser le ralliement de ces dernières à la dynastie ismaélienne⁵⁸. Mais cette carte ayant disparu, il n'est guère possible d'en dire plus contrairement aux cartes maritimes qui se trouvent dans le *Kitāb gharā'ib al-funūn wa-mulaḥ al-'uyūn*.

Parmi les éléments peut-être les plus spectaculaires qui témoignent de la volonté des Fatimides d'utiliser la mer comme une source de légitimité face à des pouvoirs concurrents se trouve cet ouvrage rédigé par un auteur inconnu entre les années 1020 et 1050. Selon toute vraisemblance, cet ouvrage fut réalisé à la demande d'un des califes fatimides de la première moitié du XI^e siècle : al-Ḥākim (r. 996-1021), al-Zāhir (r. 1021-1035) ou al-Mustansir (r. 1035-1094). S'il s'agit avant tout d'un ouvrage destiné aux élites arabophones de l'époque, plusieurs éléments témoignent dans ce texte de la place majeure que jouait la mer pour la dynastie. L'ouvrage comprend quelque dix-sept cartes dont huit au moins décrivent des mers et des îles⁵⁹. Nous faisons l'hypothèse que l'ordonnement des cartes dans le manuscrit ne doit rien au hasard et répond à un objectif idéologique. Les cartes de l'océan Indien et de la Méditerranée succèdent ainsi à une carte rectangulaire du monde. Les représentations de la Méditerranée et de l'océan Indien obéissent à la fois à une logique propre à la culture des Fatimides et aux canons de l'époque en matière de cartographie. Dans cette carte du monde, la Méditerranée apparaît avec un contour qui, bien qu'approximatif, tente de suivre le trait de côte. Les diverses péninsules méditerranéennes sont reconnaissables pour qui est familiarisé avec ce type de représentation même si le tracé de la rive sud est plus fantaisiste. L'espace maritime figurant à l'océan Indien apparaît de telle manière que la péninsule arabique, l'Inde et ensuite une péninsule indochinoise très raccourcie, puis la Chine sont reconnaissables. L'auteur reprend tant dans la forme que dans les

57 Le même phénomène se retrouve dans l'Occident chrétien cf. Gautier-Dalché, « Représentations géographiques savantes, constructions et pratiques de l'espace », p. 13-38.

58 Maqrīzī, *Itti'āz*, I, p. 177.

59 Rapoport, « Reflection of Fatimid power in the Maps of Island Cities in the "Book of Curiosities" », p. 183-213. Rapoport, « The view from the South. The maps of the Book of Curiosities and the commercial Revolution of the Eleventh Century », p. 183-212. Il s'agit de l'océan Indien, de la Méditerranée, de la mer Caspienne, de la Sicile, de la ville Mahdiya, première capitale fatimide en Ifrīqiya (Tunisie), de l'île de Tinnīs à l'est du delta du Nil, de Chypre, et des principales baies d'Anatolie.

notices un certain nombre de données qui existaient chez des géographes des IX^e et X^e siècles, et notamment Ibn Ḥawqal (m. v. 990) qui fut l'une des ses principales sources d'inspiration⁶⁰. Après cette carte du monde, l'auteur consacre plusieurs chapitres à décrire certaines régions de la Terre, puis il en vient à ce qu'il appelle « le chapitre sixième sur la représentation des mers, de leurs îles et de leurs havres ». Il y détaille d'abord sa méthode de collecte de données auprès des marchands, capitaines de navires et autres voyageurs, puis il propose deux cartes ovales qui représentent pour l'une ce qu'il faut qualifier d'océan Indien, même si l'espace dessiné comprend aussi la mer de Chine, et une autre carte qui est celle de la Méditerranée⁶¹. Les mers et leurs rivages apparaissent dans les deux cas sous les mêmes formes. L'eau est en vert sombre tandis que les rivages sont représentés par un liseré rouge cramoisi. Tout autour s'insèrent des points rouges suivis d'annotations qui constituent le plus souvent les noms de localités portuaires ou parfois, lorsque ces noms se trouvent un peu plus éloignés du liseré, de localités ou de régions de l'intérieur des terres. Dans les deux cas, des îles sont également dessinées à l'intérieur des ovales. L'auteur, est cela n'est en rien anodin, représente ailleurs dans son chapitre, plusieurs sites maritimes stratégiques du monde fatimide. Pour la Méditerranée centrale, il a dessiné le plan de Mahdia et dresse une carte de la Sicile⁶². En Méditerranée orientale, c'est le site insulaire de Tinnîs.

Dans les deux cartes ovales, l'auteur renonce vite à son souci d'objectivité et de rigueur annoncée dans son chapitre consacré à sa méthodologie. Il explique que pour éviter les confusions, il a préféré au contraire simplifier à outrance le trait de côtes des mers et des océans qu'il a choisi de représenter. Yossef Rapoport a proposé une analyse tout à fait pertinente de certaines données de la carte de la Méditerranée du *Kitāb gharā'ib al-funūn*⁶³. Il ne s'agit donc pas ici de la reprendre, mais de la compléter avec des informations complémentaires. Le cartographe anonyme souhaitait non seulement présenter une vision politique, une vision musulmane de la Méditerranée, comme Ibn Ḥawqal l'avait déjà fait (cf. figures 31, 32), mais, plus encore, son objectif visait à présenter une Méditerranée « fatimide »⁶⁴. La carte ovale de la Méditerranée proposée par l'auteur doit être lue comme un manifeste cartographique de la puissance

60 Les représentations de la mer Caspienne, du Nil ou encore les propos sur la Sicile sont entièrement copiés sur ceux d'Ibn Ḥawqal sans que ce dernier ne soit cité.

61 Sur ce type de discours tenus par les auteurs à propos de leurs travail et notamment de leurs cartes voir, Ducène, « Quand le cartographe parle de sa carte. Ce que disent les géographes arabes des cartes qu'ils ont dessinées », p. 69-78.

62 *Kitāb gharā'ib al-funūn*, A fols. 32B-33A (Sicile), fols 34A (Mahdia), fols. 35B-36A (Tinnîs).

63 Rapoport, « The view from the South. The maps of the Book of Curiosities and the commercial Revolution of the Eleventh Century », p. 183-212.

64 Ducène, « L'Europe dans la cartographie arabe médiévale », p. 251-268.

maritime fatimide au début du XI^e siècle. Depuis les débuts de l'avancée musulmane sur les rives de la Méditerranée, celle-ci représentait pour les musulmans la mer de l'affrontement par excellence, le territoire de la guerre contre l'ennemi chrétien. Tous les grands souverains musulmans avaient tenté d'y consolider leur légitimité soit en multipliant les opérations navales et en fortifiant les côtes musulmanes afin de se placer en protecteur du *dār al-islām* qu'aucune offensive ennemie de devait amoindrir⁶⁵. Les Fatimides avaient d'ailleurs bâti leur légitimité dynastique et leur prestige sur leurs capacités navales lorsqu'ils étaient encore en Ifrīqiyya et en Sicile. Ainsi, d'un point de vue cartographique, l'auteur devait représenter une Méditerranée dans laquelle les Fatimides et les Byzantins se faisaient face, sans autres rivaux clairement identifiables. Il devait mettre en évidence la capacité des Fatimides à contrôler la mer face aux Romains d'Orient dont la maîtrise de la Méditerranée, réelle ou fantasmée, poussait bon nombre d'auteurs musulmans à la baptiser du nom de leurs ennemis ; la mer des Romains ou *baḥr al-Rūm*⁶⁶. La démonstration de la maîtrise fatimide de la mer commence par le nom même que l'auteur donne à sa carte de la Méditerranée. À mer des Romains, il préfère une autre désignation, plus neutre, celle de mer occidentale, qu'il appelle aussi la mer syrienne (*al-baḥr al-gharbī wa-huwa al-baḥr al-shāmī*), sans doute plus conforme à son objectif. C'est ensuite dans le choix des légendes que l'auteur dut opérer une sélection dont l'objectif était idéologique et non géographique. Le cartographe a sélectionné les informations qui faisaient le plus sens à ses yeux en synthétisant les données recueillies ailleurs. À plusieurs reprises, et sans le dire, l'auteur s'appuie sur des ouvrages géographiques rédigés avant lui. Il aurait peut-être même pu avoir accès aux archives de la marine fatimide⁶⁷. Les choix cartographiques opérés par l'auteur témoignent que l'auteur s'est d'une part largement inspiré d'Ibn Ḥawqal (cf. figures 30, 31, 32), et que d'autre part, il s'est vraisemblablement appuyé sur les témoignages des marins et autres voyageurs, qui servaient eux-mêmes de sources de renseignements à la marine égyptienne, tout en s'en éloignant parfois lorsque leurs informations ne correspondaient pas à ce qu'il souhaitait mettre en évidence.

65 Picard, *Mer des califes*, p. 60-64, 101-105.

66 C'est par exemple le titre que donne Ibn Ḥawqal à son chapitre de description de la Méditerranée. Cf. Ibn Ḥawqal, *Ṣūrat al-arḍ*, éd. p. 190, tr. 1, p. 187. Le voyageur persan Nāṣir-i Khusraw, ismaélien lui-même et présent au Caire à peu près au moment où le *Kitāb gharā'ib al-funūn* fut commandité et rédigé, parle également de « mer des Romains (*dāriā Rūm*) » pour désigner la Méditerranée. Cf. Nāṣir-i Khusraw, *Sefer Nameh*, p. 53-54 (texte persan).

67 Rapoport, « The view from the South. The maps of the Book of Curiosities and the commercial Revolution of the Eleventh Century », p. 194.



FIGURE 29 Carte du monde d'après le *Kitāb gharā'ib al-funūn*.

Note: *Kitāb gharā'ib al-funūn*, fols. 23B-24A.

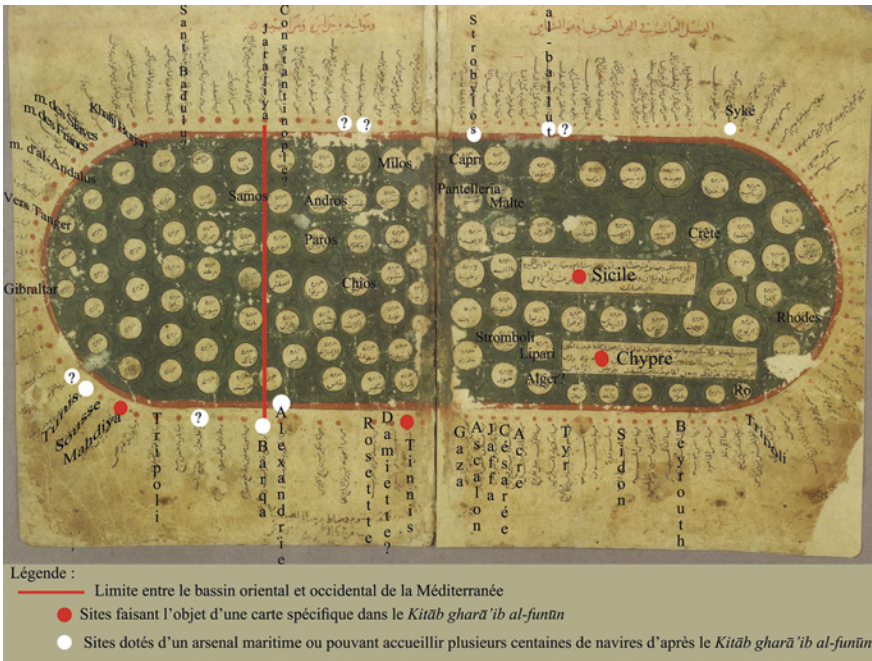


FIGURE 30 Carte ovale de la Méditerranée d'après le *Kitāb gharā'ib al-funūn*.

Note: *Kitāb Gharā'ib al-funūn*, fols. 30B-31A.

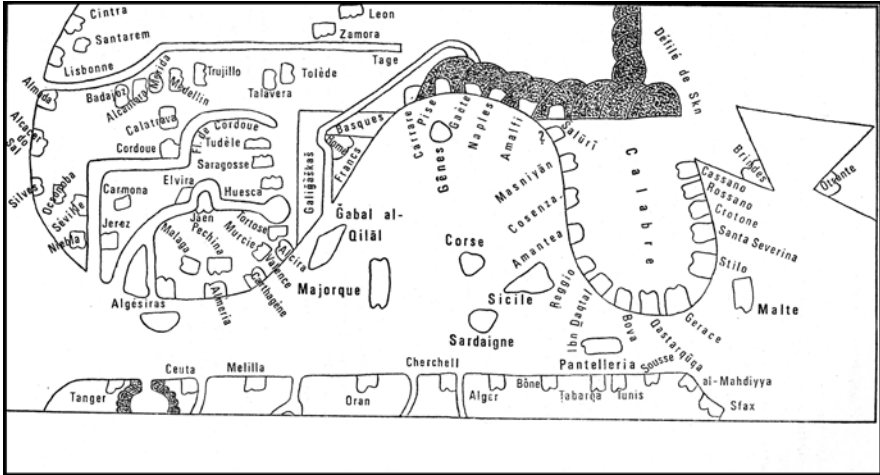
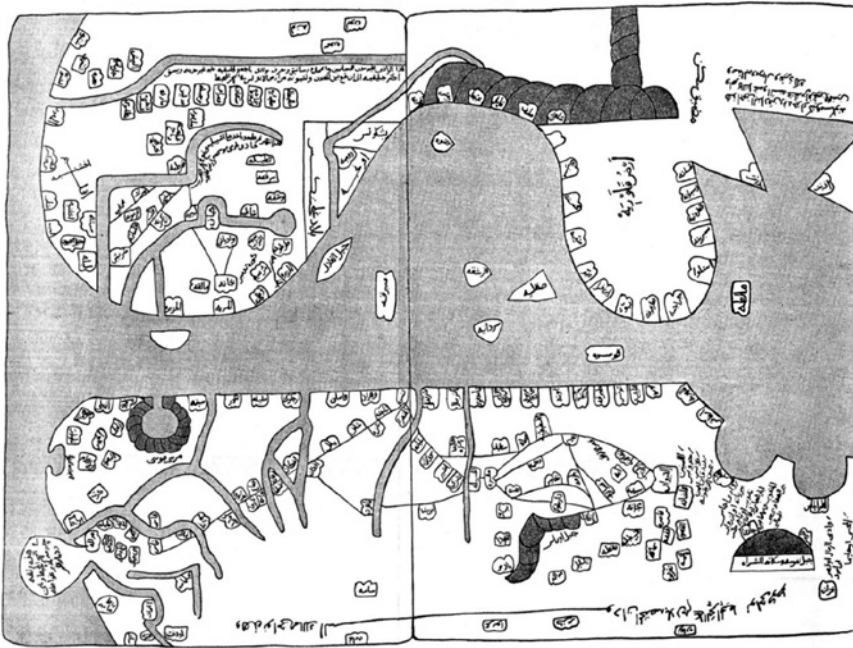


FIGURE 31 La partie occidentale de la carte du Maghreb d'Ibn Hawqal.
 Note: Miquel, *Géographie humaine*, II, p. 365.



النسبان الثاني والثالث من صورة المغرب اللذان في الصفحتين 1٩ ب و ٢٠ ط من الأصل،

FIGURE 32 Carte du Maghreb d'après Ibn Hawqal.
 Note: Topkapi Saray, MS 6257/A, fol. 20A, 20B, 21A.

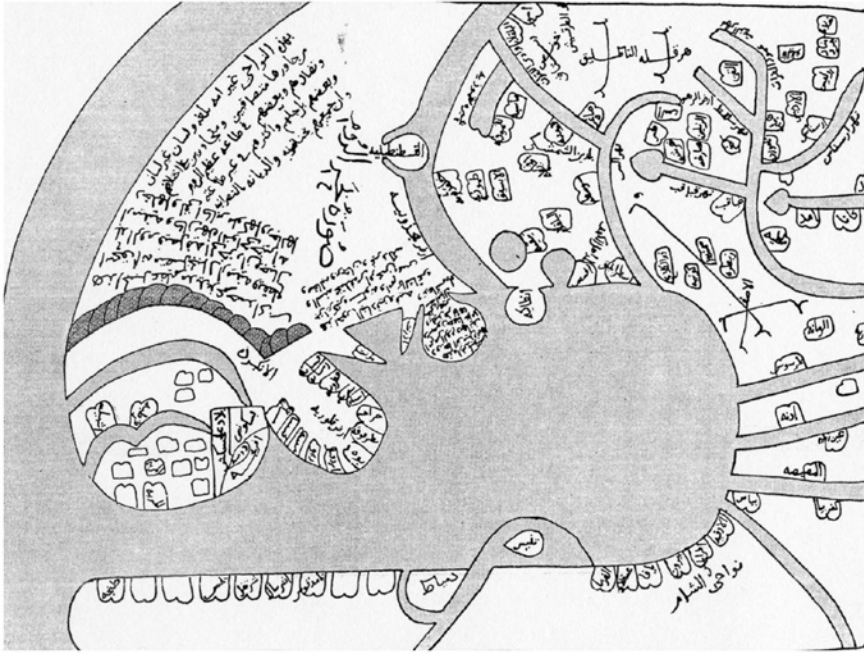


FIGURE 33 Carte de la Méditerranée d'après Ibn Hawqal
Note: Topkapi Saray, MS 6257/A, fol. 57B.

L'analyse de la carte de la Méditerranée permet d'abord d'observer qu'elle semble comporter un nombre de notices assez identiques de part et d'autre de la pliure centrale (cf. figure 30). Celle-ci pourrait apparaître comme la limite entre le bassin occidental et le bassin oriental de la Méditerranée. Pourtant, une fois passée l'impression visuelle et la lecture de la légende faite, il faut bien admettre que cela n'est pas le cas. Cette limite doit davantage être localisée beaucoup plus à gauche de la carte, entre Barqa au sud et la cité de Jarajīya, sans doute Gerace, qui lui fait face sur la côte italienne⁶⁸. Sur les cent vingt-trois notices placées le long des littoraux, vingt-trois seulement se situent à gauche, donc à l'ouest, de cette ligne imaginaire. Le déséquilibre est identique pour les îles. Quarante-neuf îles apparaissent à gauche de la ligne Barqa-Jarajīya contre soixante-neuf à droite de cette ligne (cf. figure 30). Sur la rive sud, au-delà de la notice relative à Tunis, alors sous le contrôle des Zirides, théoriquement soumis aux Fatimides, l'auteur ne cite que cinq mouillages, dont

68 Gerace, en Calabre (sur cette interprétation, voir plus loin). Les éditeurs lisent Jurjīya plutôt que Jarajīya, et identifient ce site avec Agios Georgios, aujourd'hui Gaziköy, au nord de la mer Égée. *Kitāb ghārā'ib al-funūn*, notice 22, note 16, p. 447-448.

aucun n'est identifiable, jusqu'au le détroit de Gibraltar, qualifié de *khalīj*, à l'extrémité gauche de la carte⁶⁹. L'auteur passe sous silence l'existence de tous les grands ports connus et décrits par les géographes du x^e siècle entre l'Ifrīqiyya et le détroit.

Correspondant au nord du détroit de Gibraltar, sept légendes donnent des directions plutôt qu'elles n'indiquent des lieux précis. Certaines sont tronquées et d'autres permettent de lire « vers Tanger » ou encore « vers Azila »⁷⁰. Des indications très généralistes succèdent à ces légendes. L'auteur place ainsi les « mouillages d'al-Andalus (*marāsī al-Andalus*) », les « mouillages de Galice », les « mouillages des Francs », les « mouillages des Slaves », les « mouillages des Lombards » et le « détroit des Bulgares (*khalīj al-Burjān*) dans lequel il y a trente mouillages pour les embarcations des Bulgares » (cf. figure 30)⁷¹. Il ne mentionne donc aucun port connu, notamment en al-Andalus, puissance rivale des Fatimides, alors qu'il cite pourtant certains ports de ce territoire sur sa carte du monde, en omettant néanmoins de mentionner les plus importants⁷². Ce silence s'explique si l'on considère que l'auteur souhaite effacer de la carte les capacités navales de tous les concurrents des Fatimides. La séquence géographique fautive qui consiste à placer le « mouillage des Slaves » entre ceux des Francs et des Lombards peut également se comprendre si l'on admet que l'auteur, en tendant le trait de côte, a replacé un peu au hasard les mentions qui pouvaient se trouver ailleurs sur la carte du monde et chez Ibn Ḥawqal. Ce dernier, dans une des notices se trouvant à l'intérieur d'une forme vaguement triangulaire à la jonction de ce qu'il faut considérer comme la péninsule ibérique et la péninsule italienne, écrit « Basques », « Francs », « Rome » et « pays des *Ghalijashkas* (Galice ?) » (cf. figures 30, 32, 33)⁷³. Ainsi, le cartographe du *Kitāb gharā'ib al-funūn* pourrait avoir repris au moins partiellement les informations d'Ibn Ḥawqal, mais, conformément au titre de sa carte, il aurait choisi d'ajouter le terme « mouillages » (*marāsī*, sing. *marsā*).

Au-delà de ces constats et hypothèses, la mention du « détroit des Bulgares » s'avère assez incongrue. Elle peut s'expliquer de diverses manières.

69 À titre de comparaison, Ibn Ḥawqal cite seize mouillages entre Tunis et Ceuta et al-Bakrī soixante-huit. Ibn Ḥawqal, *Ṣūrat al-arḍ*, éd. p. 73-78. Bakrī, *Masālik*, 11, p. 754-762. *Kitāb gharā'ib al-funūn*, fol. 30B-31A, notices 117 (Tunis) à 123 (*khalīj*), p. 150.

70 *Kitāb gharā'ib al-funūn*, notices 1 à 4 sont tronquées, notices 5 à 7 non tronquées, p. 153.

71 *Kitāb gharā'ib al-funūn*, notices 8, 9, 10, 11, 12, 13 et 123, p. 150-153. Il n'est pas impossible que l'appellation *Burjān* désigne des Burgondes plutôt que des Bulgares. Cf. Ducène, *L'Europe et les géographes arabes*, p. 154.

72 En effet, les principales bases navales d'al-Andalus sont ignorées. Cf. *Kitāb gharā'ib al-funūn*, fols. 23B-24A, p. 184-185 pour les notices.

73 Ibn Ḥawqal, *Ṣūrat al-arḍ*, éd. p. 65, tr. 1, p. 62, notice 214 (Basques), 215 (France), 216 (Rome), 217 (Galice), p. 189, notice 86.

Il est tout d'abord possible qu'il s'agisse bel et bien des Bulgares⁷⁴. Toutefois, nous n'excluons pas que le terme *Burjān* soit une mauvaise lecture de *Banādiq* (Venise) ou *Banādiqīn* (Vénitiens) qui se trouvait peut-être sur la carte originale consultée par l'auteur du *Kitāb gharā'ib al-funūn*⁷⁵. Selon nous, l'auteur copie et adapte les données d'Ibn Ḥawqal. Il omet parfois certaines informations lorsqu'elles ne lui semblent pas pertinentes pour son propos. L'impression de sélection d'informations et de confusion avec les cartes d'Ibn Ḥawqal se renforce lorsqu'on compare la séquence que propose le géographe irakien en Calabre et les noms des ports indiqués dans le *Kitāb gharā'ib al-funūn*. Après le « détroit des Bulgares », certaines légendes parfois peu lisibles ou identifiables ressemblent à des notices qu'Ibn Ḥawqal place sur la côte de Calabre ou le long de la péninsule italienne en mer Adriatique⁷⁶. Nous pensons que c'est au sud de la péninsule italienne et non au nord de la mer Égée qu'il faut chercher à placer les quelques toponymes qui suivent cette allusion aux Bulgares⁷⁷. Les indentations plus ou moins prononcées du littoral calabrais fournissent de nombreux sites de mouillages qui purent être fortifiés au début de la période médiévale⁷⁸. D'autre part, ces territoires étaient bien connus des musulmans. Dans les Pouilles, la seconde moitié du IX^e siècle voit la fondation de plusieurs émirats ; celui de Bari créé en 847, puis peu de temps après celui d'Amentea. Avant cette date, les musulmans s'étaient emparés de Tarente en 840. En 873, ils occupent la région de Santa Sévérina et de Rossano⁷⁹. La « forteresse (*ḥiṣn*) de Jarājīya qui peut abriter une flotte », ressemble à la Jarājīya (Gerace) d'Ibn Ḥawqal en Calabre. L'église (*kanīsa*) de Sibṭ X-āṭū-X-a, pourrait résulter d'un mélange entre la Qaṭrūniyya (Crotone) d'Ibn Ḥawqal et l'église Santa Sévérina, la Sabrīniyya du même auteur (cf. figures 29, 30 et 31, 32, 33)⁸⁰. Le vocable *Sibṭ*

74 *Kitāb gharā'ib al-funūn*, fols. 30B-31A, notice 13, p. 150, et note 7 p. 447.

75 Aucun des manuscrits de l'œuvre d'Ibn Ḥawqal dont nous disposons aujourd'hui n'est autographe. Ces deux cartes sont tirées du manuscrit MS 6527 conservé au Topkapı Sarayı et qui date de 1086.

76 La confusion possible dans l'écriture manuscrite arabe entre certaines lettres laisse la place à des interprétations divergentes.

77 En cela nous différons des hypothèses de localisation formulées par Yosef Rapoport et Elizabeth Savage-Smith. Cf. *Kitāb gharā'ib al-funūn*, p. 447.

78 Sur ces aspects voir Martin, Noyé, « Les façades martitimes de l'Italie du sud : défense et mise en valeur (IV^e-XIII^e siècles), p. 467-512.

79 Martin, Noyé, « Les façades martitimes de l'Italie du sud : défense et mise en valeur (IV^e-XIII^e siècles), p. 488-492.

80 Ibn Ḥawqal, *Configuration de la Terre*, 1, carte p. 188-189. *Kitāb gharā'ib al-funūn*, fols. 30B-31A, notice 16, p. 153. Les lettres aisément lisibles dans le manuscrit du *Kitāb gharā'ib al-funūn* sont toutes présentes dans le mot Qaṭrūniyya, et les lettres plus difficilement déchiffrables pourraient très facilement s'apparenter aux autres lettres composant le nom de ce site.

utilisé par l'auteur à plusieurs doit sans doute se corriger en *Sant*, comme l'ont noté avec raison les éditeurs, mais dans ce cas il s'accorde mal avec des toponymes qui se situeraient au nord de la mer Égée. Il faut noter qu'Ibn Ḥawqal mentionne des sites qui étaient très souvent des sièges épiscopaux⁸¹. À ce titre, ils pouvaient être considérés comme plus riches et donc plus attractifs pour ceux qui comme les musulmans arrivaient des rives sud de la Méditerranée et cherchaient à faire des raids pour rassembler du butin. Pour continuer dans notre analyse des toponymes mentionnés par l'auteur, le site de « l'église de Sibṭ Bādulū »⁸², qu'il faut donc sans doute lire *Sant* Bādulū, correspondrait assez bien à une des églises de Badolato en Calabre, sur les bords de la mer Ionienne⁸³. Cette commune est connue pour posséder sur son territoire plusieurs églises anciennes toutes visibles depuis la mer⁸⁴. De même, le *Qalālu-X-t*, que les éditeurs ont supposé être Gallipoli au nord de la mer Égée, pourrait correspondre à Gallipoli à l'est de la Calabre⁸⁵. Toutes ces confusions s'expliquent assez bien si l'on considère d'une part que les connaissances géographiques de l'auteur étaient très modestes, que la retranscription de termes non arabes en arabe n'était pas très codifiée, mais également qu'en arabe, sans les points diacritiques, plusieurs lettres peuvent s'écrire de la même manière et, qu'enfin, l'auteur n'avait pas comme premier objectif de représenter une réalité géographique, mais souhaitait faire passer un message idéologique. Ajoutons encore que comme Ibn Ḥawqal, qui passe presque directement du golfe des Vénitiens à Constantinople, l'auteur évoque directement le « détroit des Bulgares » après Constantinople⁸⁶.

Ce n'est en tout cas qu'à partir de ce « détroit des Bulgares » que le cartographe commence à indiquer de manière individualisée les noms des localités côtières qui dépendaient alors de l'Empire romain d'Orient. La nature des informations relatives aux ports européens de la Méditerranée occidentale est

81 Martin, « Léon, archevêques de Calabre, l'Eglise de Reggio et la lettre de Photius (Grumel-Darrouzès n° 562) », p. 481-491.

82 Le vocable *Sibṭ* utilisé par l'auteur doit sans doute se corriger en *Sant*, comme l'ont suggéré les éditeurs.

83 *Kitāb gharā'ib al-funūn*, fol. 30B-31A, notice 15, p. 153.

84 Il existe notamment sur le territoire de Badolato une basilique datée du x^e siècle au moins, la basilique de Santa Maria della Sanita.

85 *Kitāb gharā'ib al-funūn*, fol. 30B-31A, notice 16, p. 153, et note 15, p. 447. Idrīsī, *Nuzhat*, II, p. 627, 631, 775. Il est à noter qu'à la fin du x^e siècle, Bari, Tarante, Otrante, Bridisi, Gallipoli ont chacune un stratège de la flotte byzantine. Voir Ahrweiler, *Byzance et la mer*, p. 125.

86 Dans sa carte de la Méditerranée, Ibn Ḥawqal dessine néanmoins une forme qui représente la péninsule balkanique qualifiée de péninsule du Péloponnèse. Le géographe signale la présence de population byzantine et de soixante-dix forteresses. Ibn Ḥawqal, *Ṣūrat al-ard*, éd. p. 193-194, tr. I, p. 189.

très différente des informations données pour les ports de la Méditerranée orientale. L'auteur devait présenter les Byzantins conformément à leur réputation de puissance maritime. Le cartographe fournit des renseignements d'ordre militaire et maritime de plus en plus précis, ou qui apparaissent comme tels, au fur et à mesure que l'on se déplace vers Constantinople et, au-delà, sur les côtes de la Méditerranée orientale en direction de l'Égypte. Ces précisions ne se trouvant pas chez Ibn Ḥawqal, elles doivent donc procéder de la consultation d'une ou plusieurs autres sources d'information difficiles à identifier. Dans tous les cas, au-delà de Constantinople, l'auteur précise presque systématiquement les qualités des ports et des mouillages. Il est inutile ici de dresser la liste exhaustive de toutes les localités portuaires mentionnées, mais sur ce que l'auteur estime être les côtes byzantines, il précise que quatre mouillages pouvaient accueillir une flotte de guerre (*uṣṭūl*) et trois autres cent navires au moins⁸⁷. Il écrit aussi que Strobilos disposait d'une *dār al-ṣinā'a*⁸⁸. Cette dernière cité, qui faisait face à l'île de Kos, constituait le principal port des environs. Il était fréquenté par de nombreux navires commerçant sur ces côtes, lesquelles correspondaient à une circonscription maritime byzantine célèbre, celle du thème Cybrrhéotes⁸⁹. À propos des autres sites de mouillage, comme celui de Makrè, l'auteur signale qu'on y trouve beaucoup d'eau douce, et pour Tarse, il précise que le « mouillage [est] dans une rivière, on y pénètre avec un vent du nord »⁹⁰. Sur les côtes fatimides, qui commencent vers Lattakieh et se prolongent donc jusqu'au Maghreb, l'auteur procède de la même manière en citant plusieurs ports ou mouillages. Pour l'Afrique du Nord, il cite ceux de Barqa, de *H-d-a*, de *A-f-w-b*, pouvant accueillir cent, voire deux cents bâtiments, ou encore les arsenaux d'Alexandrie et de Tunis qu'il qualifie d'arsenal de l'Ifrīqiyya (cf. figure 30)⁹¹. En Syrie, il écrit que le mouillage de Tripoli protège du vent du sud (*notos*), celui de Tyr est « une baie dans une baie. Il protège de tous les vents »⁹². Plus au sud, le mouillage d'Ascalon a de l'eau douce et

87 *Kitāb gharā'ib al-funūn*. Dans le premier cas il s'agit de Sāṣah, Jarajīya, A-r-sh-r-y-h, al-Ḥ-ṣ-r (notices 18, 22, 26, 40), et dans l'autre cas, il s'agit de A-ṭ-r-a-b-l-y-h, al-Ballūt, Sūqīn (notices 27, 39, 52), p. 151-153. Constantinople n'est pas citée, mais il est vrai qu'à cette époque, la cité impériale ne constituait plus le centre d'une flotte et son arsenal avait brûlé en 1035. Voir Ahrweiler, *Byzance et la mer*, p. 128.

88 *Kitāb gharā'ib al-funūn*, fol. 30B-31A, notices 33, p. 153.

89 Bass, Matthews, Steffy, Van Doorninck, *Serçe Limani*, 1, p. 23-26. Ahrweiler, *Byzance et la mer*, p. 82, 165, 168.

90 *Kitāb gharā'ib al-funūn*, notices 38, 39, p. 153.

91 *Kitāb gharā'ib al-funūn*, notices 107, 108, 111, 117, 118, p. 151-153.

92 *Kitāb gharā'ib al-funūn*, notice 92, p. 151.

celui de Tinnîs protège lui aussi de tous les vents⁹³. L'impression qui se dégage des diverses notices est celle d'un face à face entre deux puissances navales disposant chacune de bases navales, de ports leur conférant un avantage stratégique. En dépit de la qualité ou de la précision supposée des informations fournies, les propos s'avèrent pourtant à plusieurs reprises déroutants.

Il est par exemple étonnant de noter que sur les côtes fatimides, certains des ports ou mouillages susceptibles d'accueillir des centaines de vaisseaux ne sont pas cités dans la littérature géographique. De la même manière, le fait d'évoquer Alexandrie et Tunis comme arsenaux va à l'encontre du reste de la documentation arabe, qui insiste davantage sur le rôle de Mahdia et de Fustât. À plusieurs reprises l'auteur utilise presque l'un pour l'autre les vocables de *marsā* et *mīnā*, sans se soucier du sens que les géographes de la même époque leur donnent. Le terme *marsā*, qui désigne plutôt un mouillage, et celui de *mīnā*, qui sert généralement à évoquer un port creusé et protégé, tels ceux de Mahdia, Sousse ou Tyr, sont employés presque à contre-emploi par rapport à ce que l'on trouve dans la littérature géographique traditionnelle⁹⁴. D'autre part, la distance mentionnée entre Alexandrie et Barqa, un jour de navigation, s'avère totalement erronée. Cela témoigne que l'auteur, piètre géographe, s'avérait incapable de corriger de lui-même une erreur aussi grossière alors que Barqa constituait pourtant une étape essentielle sur la route maritime entre l'Égypte et la Sicile ou l'Ifrīqiyya à cette époque⁹⁵. Cela montre aussi qu'il n'avait que faire de ce genre de précisions. Le vocabulaire un peu flottant et l'erreur relative à Barqa ne semblent guère compatibles avec l'utilisation d'archives de la marine fatimide. Le fait que dans sa carte, le cartographe ait été capable de mentionner des mouillages inconnus jusqu'alors ou encore la qualité de l'eau, la direction des vents tant pour les côtes de Cyrénaïque, de Palestine ou celles d'Anatolie ne constitue pas la preuve de l'utilisation des archives de la flotte égyptienne. La consultation des lettres de la Geniza apporte déjà des informations sur des ports et des mouillages très rarement mentionnés dans les sources narratives arabes classiques. Un site comme Strobilos constituait par exemple le centre d'une colonie juive importante⁹⁶. La documentation de la Geniza indique que dans les années 1030 des juifs originaires de « la région de Strobilos (*Eretz Āssrabīlū*) » furent capturés par des pirates musulmans et

93 *Kitāb gharā'ib al-funūn*, notices 98, 101, p. 150.

94 Picard, « Le port construit sur les littoraux du monde musulman méditerranéen et atlantique (VIII^e-XV^e siècles) d'après les sources arabes », p. 213-224.

95 Nāṣir-i Khusraw, *Sefer Nameh*, p. 17, 51. Bramoullé, « L'émirat de Barqa et les Fatimides : les enjeux de la navigation en Méditerranée centrale au XI^e siècle, p. 73-92.

96 Foss, « Strobilos and related sites », p. 164-168.

libérés à Alexandrie⁹⁷. Les liens commerciaux assez étroits qui existaient entre l'Égypte fatimide et leurs territoires de la Méditerranée centrale, ainsi que les échanges maritimes avec les territoires byzantins constituaient autant d'occasions pour les nombreux marins, marchands et capitaines de navires de relever des informations qu'ils pouvaient ensuite confier soit à des officiers de l'administration fatimide lors des contrôles douaniers, connus pour leur rigueur, soit à quiconque le leur demandait, à fortiori si le requérant travaillait à un ouvrage pour le compte du calife⁹⁸.

Les références aux îles sont aussi révélatrices des intentions de l'auteur. Au premier coup d'œil, le nombre d'îles semble relativement équilibré de part et d'autre de la pliure centrale. Néanmoins, que l'on prenne pour repère cette pliure et encore plus si l'on se réfère à la ligne Barqa-Jarajīya, le déséquilibre devient assez flagrant. Sur les cent dix-huit îles mentionnées, l'auteur en nomme quatre-vingt-treize. La majorité de ces îles sont à droite de la ligne imaginaire, tandis que toutes les îles anonymes sauf une se trouvent à gauche⁹⁹. L'auteur attache une importance particulière à la Sicile, alors encore aux mains des Kalbides, émirs au service des Fatimides, et à Chypre, île perdue par les Abbassides dans les années 950 et à propos de laquelle l'auteur évoque des mouillages et des forteresses¹⁰⁰. De la Sicile, l'auteur dit qu'elle se trouve à seulement un ou deux milles de la grande terre, la Calabre, mais de manière beaucoup plus surprenante, à six jours de navigation de l'Ifriqiyya et que l'on y trouve quinze forteresses. Il conclut en disant que des raids contre ce que l'on comprend être la Calabre partent souvent de Sicile. Il est très intéressant de constater que pour l'auteur, la Sicile est positionnée quelque part dans le bassin oriental de la Méditerranée, entre Chypre et les territoires byzantins. Cette remarque est d'ailleurs valable pour toutes les îles à proximité de la Sicile comme la Sardaigne et la Corse. Chypre elle-même est placée au plus près de ce qui doit être la côte syro-palestinienne. Visuellement, l'impression qui se

97 TS 13J 34, f. 3, l. 11-15, éd. Mann, *Jews*, II, p. 344. Les différents chercheurs ayant travaillé sur cette lettre s'accordent à voir dans Assrabīlū, une déformation de Astrabilū, soit Strobilos de Carie.

98 Bramoullé, « La Sicile fatimide, plaque tournante du commerce maritime entre le monde musulman et l'Europe », p. 269-280. Bass, Matthews, Steffy, Van Doorninck, *Serçe Limani*, I, p. 4.

99 Sur les 118 îles citées sur la carte, soixante-neuf sont placés à gauche de la pliure et 49 à droite. Vingt-quatre sont simplement qualifiées d'« île », sans plus de précision et elles sont toutes dessinées à gauche de la pliure.

100 *Kitāb gharā'ib al-funūn*, fol. 30B-31A, notices 225, 237, p. 148. Les deux îles sont en outre l'objet de cartes spécifiques qui permettent d'accentuer l'idée de face-à-face. Voir .fol. 32b-32a pour la Sicile, fol. 36b pour Chypre.

dégage de cette représentation est que les îles d'où pouvaient partir les vaisseaux fatimides vers les territoires ennemis, et les îles, et plus largement les ports, qui servaient à ces mêmes ennemis pour menacer le monde musulman se trouvaient à l'est de la Méditerranée, dans une sorte d'espace contracté représentant en quelque sorte la Méditerranée utile, celle qui servait son propos, et dans une symétrie mettant face à face les ports et les bases navales des deux puissances concurrentes. Il faut associer à cette carte ovale de la Méditerranée, trois autres représentations, celle de Mahdia, de la Sicile et de Tinnîs, qui sont toutes décrites avec le plus grand soin par l'auteur et apparaissent comme autant d'instruments de la domination des Fatimides sur la Méditerranée¹⁰¹. Face à ces trois représentations, il décrit également plus en détail certaines des îles sous contrôle des Byzantins, la Crète, Chypre, Rhodes ainsi que plusieurs de leurs baies¹⁰². Le principe est le même, décrire les dimensions, les mouillages, la présence ou l'absence d'eau douce, autant de renseignements stratégiques en cas d'opération navale.

Les représentations des sites portuaires de Mahdia et de Tinnîs ainsi que celle de la Sicile viennent ajouter à cette volonté de montrer la puissance navale fatimide et de prouver en quelque sorte que la Méditerranée était bien une mer largement contrôlée par les maîtres du Caire (cf. figures 34, 35, 36). Le plan de Mahdia, bien que sommaire, fait apparaître les murailles imprenables, celles-là mêmes qui ont sauvé la dynastie au temps de la révolte d'Abū Yazīd, et le port (*mīnā'*) creusé et protégé d'où partaient les escadres fatimides vers la Sicile. Le texte qui accompagne le plan reprend les propos du *cadi* al-Nu'mān relatifs à Mahdia. Si le texte n'apporte rien d'original, avec la carte, il vise à renforcer la légende de Mahdia berceau, rempart et sanctuaire de la dynastie. L'aspect le plus original et le plus intéressant est le lien très net établi entre Mahdia et la Sicile, notamment Palerme. La capitale de la Sicile est clairement désignée sous le terme de *Ṣiqillīyya* dans les notices que l'auteur a ajoutées juste à côté du dessin du port fermé de la cité (cf. figure 36). Sous une notice appelée « [liste des] Ports (*marāsi*) depuis Mahdia jusqu'à Palerme (*Ṣiqillīyya*) » il trace un itinéraire maritime qui conduit le long de la côte ifriqiyenne jusqu'à Kélibia (*Iqlibīyya*) puis, de là, jusqu'à Pantelleria (*jazīrat Qawsara*), Mazara et,

101 Rappelons que l'auteur ne fait que reprendre des descriptions rédigées avant lui par Ibn Ḥawqal et Ibn Bassām notamment. *Kitāb gharā'ib al-funūn*, fol. 32B-33A, 34A, 35B-36A. Rapoport, « Reflections on Fatimid power in the maps of island Cities in the Book of Curiosities and the commercial revolution of the Eleventh Century », p. 187-202.

102 *Kitāb gharā'ib al-funūn*, fols. 36B, 38A.



FIGURE 34 La Sicile dans le *Kitāb gharā'ib al-funūn* (fols. 32B-33A)



FIGURE 35 Tinnīs dans le *Kitāb gharā'ib al-funūn* (fol. 35A)

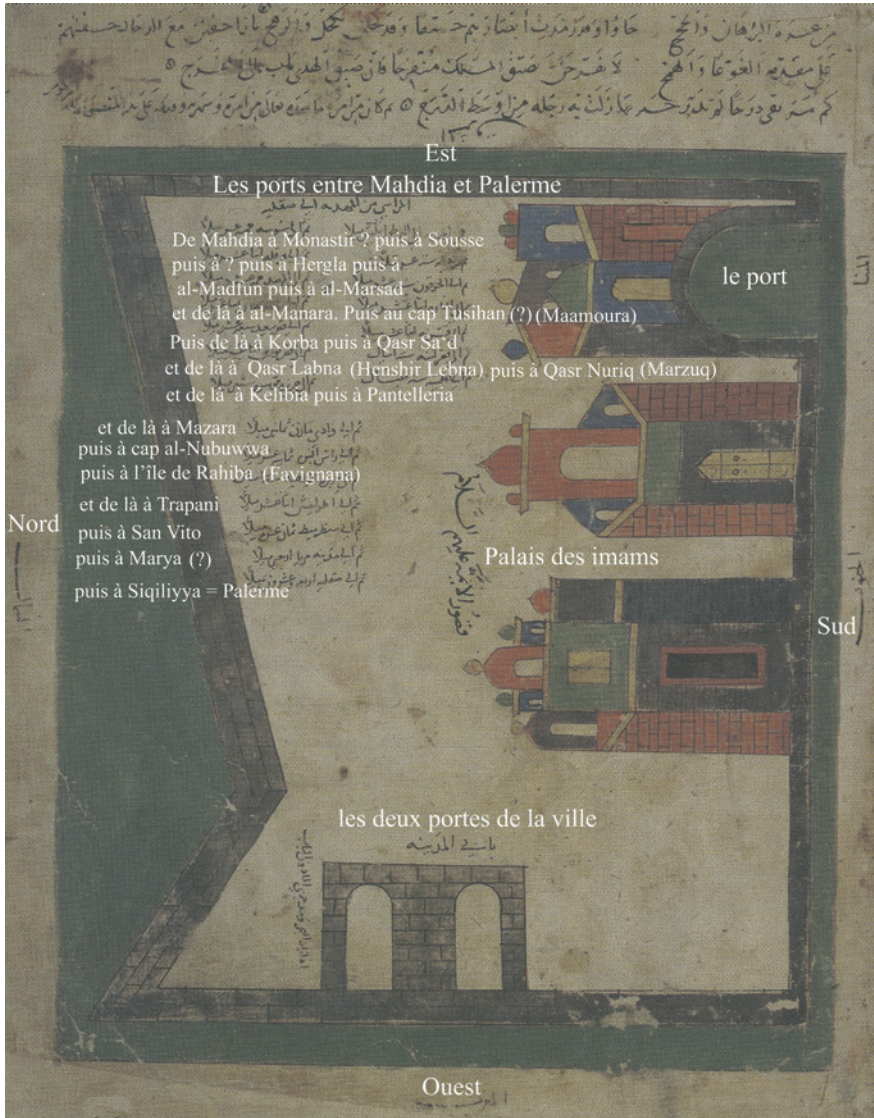


FIGURE 36 Mahdia dans le *Kitāb gharā'ib al-funūn* (fol. 34A)

en quelques étapes supplémentaires dont Trapani, jusqu'à *Siqilliyya* qui est donc bien Palerme.

La carte de la Sicile (cf. figure 34) permet de mettre en évidence un espace stratégique dans l'idéologie et la propagande fatimide. L'île, telle qu'elle est dessinée, met en image un espace dans lequel et grâce auquel les souverains ismaéliens bâtirent leur réputation et leur légitimité en s'emparant peu à peu

des dernières forteresses byzantines, malgré l'aide envoyé par Constantinople. Le 25 décembre 962, Taormine, une des dernières et plus importantes forteresses chrétiennes de Sicile tomba après sept mois de siège. Comme s'il s'agissait d'une fondation nouvelle, elle fut rebaptisée al-Mu'izziyya. Dans le contexte de perte de territoires face aux offensives byzantines en Orient, cette opération prenait un tour idéologique évident. Il s'agissait alors de la seule « nouvelle » fondation musulmane en territoire byzantin¹⁰³. C'est en Sicile aussi qu'à l'automne 964, la puissante opération militaire lancée par le nouvel empereur et homme fort de l'empire, Nicéphore Phokas, victorieux de tous ses engagements en Orient et en Crète fut mis en échec par les troupes fatimides. La campagne qui avait vu débarquer quarante mille soldats fut arrêtée par Ibn 'Ammār devant Rametta. Le propre neveu de l'empereur trouva la mort et en 965, alors que Rametta, dernière forteresse chrétienne de l'île tombait enfin entre les mains des troupes fatimides, la nouvelle tentative de débarquement des Byzantins en Sicile se solda par un nouvel échec largement provoqué par la flotte sicilienne lors de la bataille du détroit durant laquelle l'amiral de la flotte grecque, Nicétas, fut capturé¹⁰⁴. Ainsi, l'île dans son ensemble, et pas seulement Palerme, pouvait être considérée comme une base navale fatimide tant elle permettait aux escadres fatimides arrivant de Mahdia de faire escale et de se renforcer avant voguer vers les cibles chrétiennes. La capitale de l'île, Palerme y apparaît de manière très singulière puisque la cité est presque placée au centre de l'île, à l'intérieur d'un cercle cramois symbolisant les murailles de la ville qui est la seule pour laquelle l'auteur a rompu le tracé ovale régulier représentant les côtes siciliennes. Au niveau de Palerme, protégé par deux fortins appelés les forts de la chaîne, l'auteur a tracé une sorte de renforcement marquant le port au bord duquel il a placé la *šinā'a*¹⁰⁵. L'auteur ne fait pas de mystère, il s'inspire d'Ibn Ḥawqal qui a visité et décrit la Sicile dans les années 970¹⁰⁶. Pour autant, comme dans les autres cartes, la précision ou la justesse géographique ne semble pas être sa préoccupation première. Parmi toutes les particularités de cette représentation, ce n'est sans doute pas un hasard si l'auteur place en Sicile même Reggio pourtant capitale de la Calabre byzantine. En effet, le cartographe signale qu'il s'agit d'un port d'où les navires cinglent pour attaquer le Bilād al-Rūm¹⁰⁷. La cité était pourtant bien connue des musulmans comme

103 Ibn al-Athīr, *Kāmil*, VIII, p. 543.

104 Nous avons déjà narré ces événements de manière plus détaillée dans le chapitre consacré aux opérations navales fatimides.

105 *Kitāb gharā'ib al-funūn*, fol. 32B-33A, notices, 101, 102, 103, p. 137.

106 *Kitāb gharā'ib al-funūn*, fol. 32A, p. 144.

107 *Kitāb gharā'ib al-funūn*, fol. 32B-33A, notice 18, p. 139.

une base navale ennemie. Une telle erreur peut paraître grossière à moins qu'il ne s'agisse pour son auteur de laisser croire que cette ville, où les Fatimides avaient imposé aux Byzantins la construction d'une mosquée dans laquelle l'appel à la prière s'était fait au nom d'al-Mu'izz, était définitivement passée sous le contrôle des Fatimides. Cela confortait la puissance des Fatimides et renforçait encore un peu plus l'importance de l'île aux yeux des lecteurs de l'ouvrage. De manière beaucoup plus concrète, les matériaux de construction navale qui se trouvaient dans l'île en abondance étaient essentiels pour la flotte fatimide et pour la puissance navale de la dynastie. Si l'on met donc de côté la grande marche de Jawhar à travers le Maghreb entre 958 et 960, tous les autres actes de gloire des Fatimides durant la période maghrébine furent réalisés grâce à la Sicile dont le rôle dans la légitimation des imams-califes ismaéliens fut immense. Sur les rivages d'Égypte, la présence du plan de Tinnîs et donc l'absence d'Alexandrie pourrait surprendre. Ce serait oublier d'une part qu'Alexandrie ne joua aucun rôle naval d'envergure pour la dynastie fatimide avant le XII^e siècle. D'autre part, à l'époque supposée de rédaction du texte et des cartes du *Kitāb gharā'ib al-funūn*, soit la première moitié du XI^e siècle, toutes les flottes fatimides qui partaient des arsenaux de Fustât pour aller vers les littéraux syro-palestiniens passaient pas la branche nilotique qui aboutissait à Tinnis et faisaient escale dans la cité-insulaire. Cette dernière, représentée avec deux ports fermés, entourée d'une muraille était donc une ville clé dans le dispositif naval égyptien et c'est sans doute cette importance que l'auteur de la carte souhaitait illustrer. Il faut aussi songer que l'auteur, en proposant les plans de Tinnîs à l'est, de Mahdia et de la Sicile à l'ouest présentait une sorte de trinité de la puissance navale fatimide méditerranéenne. L'auteur rappelait symboliquement le lien étroit qui unissait les califes du Caire à deux sites majeurs de l'histoire de la dynastie et, par là même, réaffirmait le pouvoir fatimide sur ces territoires aux mains de dynasties affidées au Caire, mais avec lesquelles les liens se distendaient inexorablement. L'espace maritime inclus dans ce triangle constituait d'une certaine manière la Méditerranée fatimide par excellence.

Les précisions données pour les côtes de la Méditerranée orientale contrastent pour le moins avec le flou voire le silence de l'auteur à propos du Maghreb extrême et des ports d'al-Andalus pourtant décrits par Ibn Ḥawqal et d'autres. Ce silence n'a rien d'anodin. Il s'agit pour l'auteur de placer les Fatimides dans une situation où ils apparaissent comme les seuls capables d'affronter en mer les Byzantins considérés dans le monde musulman à cette époque, le premier tiers du XI^e siècle, comme la seule force navale ennemie. Depuis les débuts de l'islam, la Méditerranée était perçue et décrite comme la

mer de l'affrontement contre les chrétiens, la mer de la légitimation des souverains musulmans¹⁰⁸. Dans le cadre de la stratégie impérialiste des Fatimides, la mer constituait à la fois un espace de projection de leur souveraineté et de légitimation de leurs prétentions à unifier et à gouverner le monde musulman à la place de leurs concurrents sunnites. La représentation de la mer, notamment de la Méditerranée, où se trouvaient les principaux ennemis des Fatimides et, au-delà, du monde musulman, constituait en quelque sorte le pendant intellectuel et géographique des expéditions navales menées par les Fatimides à partir de l'Ifrīqiyya et de la Sicile des années 930 aux années 960. Dans les années 1040-1050, ces opérations navales faisaient figure de lointain souvenir. Malgré cette absence d'opération navale d'envergure, et peut-être même à cause de cette absence, l'auteur et son commanditaire souhaitaient sans doute réactiver au moins par l'image et le texte, le temps où les flottes fatimides régnaient sur la Méditerranée centrale et en imposaient tant aux flottes chrétiennes qu'à celles d'al-Andalus. Le face-à-face cartographique tel qu'il est représenté dans cet ouvrage ne reflétait finalement qu'une situation révolue, mais sur laquelle les Fatimides avaient littéralement bâti leur réputation. À un moment où les maîtres du Caire rencontraient des difficultés à maintenir l'unité de leurs territoires du côté de l'Ifrīqiyya et subissaient des revers en Syrie, cette réputation devait être réactivée par de tels ouvrages destinés à des fins idéologiques. Les représentations cartographiques de la Sicile, de Mahdia et de l'île de Tinnīs, servaient cet objectif idéologique en concrétisant encore un peu plus par des images toute la puissance navale des Fatimides et en renforçant l'idéologie impériale que les Fatimides tentaient d'imposer au monde musulman.

La carte ovale de ce qu'il faut appeler l'océan Indien révèle un autre aspect de l'idéologie fatimide. Les choix cartographiques de l'auteur sont différents de ceux réalisés pour la carte de la Méditerranée. Il choisit de représenter non seulement l'océan, mais également la profondeur continentale des littoraux qu'ils dessinent de la même manière que pour la Méditerranée, c'est-à-dire sous la forme d'un liseré cramoyé. Simplement, il ajoute des montagnes, sous la forme de massifs rouges et des fleuves qui se jettent dans la mer. Cela fait toute la différence puisque désormais l'idée n'est plus de représenter des ports face-à-face, mais bien des côtes et leurs arrière-pays respectifs. Cela permet de placer cette carte de cet océan Indien étendu jusqu'à la Chine non plus le terrain de la guerre, mais sur celui du commerce, activité pour laquelle les Fatimides développèrent très tôt un intérêt majeur. Dès les débuts du x^e siècle si l'on en croit les ouvrages du *cadi* al-Nu'mān, les imams ismaéliens se souciaient du développement économique de leurs territoires. Une grande

¹⁰⁸ Picard, *Mer des califes*, p. 51-67.

importance était attachée aux marchands capables d'aller chercher « par terre et par mer, par delà les sommets des montagnes et depuis les cités des ennemis » les marchandises considérées comme indispensables au bien-être des populations. Cela permettait de lier l'art du gouvernement à la capacité du détenteur de l'autorité à assurer une vie économique profitable à tous¹⁰⁹. Ces considérations se trouvaient au cœur de l'idéologie ismaélienne car elles rejoignaient une théorie majeure de l'ismaélisme selon laquelle l'imam-calife garantissait une certaine qualité de vie, de prospérité à tous ses sujets. Il en allait simplement de la crédibilité de la dynastie. La représentation de l'océan Indien du *Kitāb gharā'ib al-funūn* s'insère ainsi pleinement dans ce contexte idéologique et économique à un moment, la première moitié du XI^e siècle, où les Fatimides, déjà en difficulté au Maghreb, cherchent à consolider leurs positions en Syrie afin d'avancer vers les territoires abbassides¹¹⁰. Pour le dire autrement, cette carte concrétise par l'image les propos que le grand idéologue de l'ismaélisme tenait plus de cinquante années auparavant.

Si nous décrivons plus en détail cette mer et les relations commerciales qu'elle permet de mettre au jour dans le chapitre dédié au commerce, on peut néanmoins dire ici que la représentation de cet espace maritime sous la forme d'une mer fermée, ovale, constitue avant tout un trompe-l'œil. Cette carte est en fait partagée en deux parties relativement indépendantes l'une de l'autre. La limite entre les deux espaces est matérialisée par la séparation entre les deux feuillets. Plusieurs îles sont représentées dans chacune de ces parties qui sont organisées de manière asymétrique. Sur la partie gauche de la carte, au centre et en bas, qui est donc le nord, se trouve Aden. Juste en face, au sud, la côte Somali est dessinée. En progressant dans le sens inverse des aiguilles d'une montre depuis ce point face à Aden ce sont des sites de plus en plus au sud de la côte africaine qui sont mentionnés. La partie droite se veut quant à elle une représentation de l'Asie. De cette représentation on comprend que l'auteur puise certes son inspiration chez des géographes antérieurs, mais qu'il dispose aussi d'informations originales et inédites sur plusieurs territoires avec lesquels l'Égypte fatimide entretenait des contacts commerciaux durant cette première moitié du XI^e siècle, période supposée de la rédaction de l'ouvrage. Ces informations inédites laissent entrevoir l'existence d'un itinéraire continental inconnu jusqu'alors entre le Sind (Pakistan), où se trouvent des potentats ismaéliens de Multan et Manṣūra, et la Chine. Cette route passait alors par le nord de l'Inde à travers le Tibet. Sur la partie de la carte correspondant aux côtes d'Afrique de l'Est, là encore l'auteur a sous les yeux des informations

109 Nu'mān, *Da'ā'im*, I, p. 362-363, 365-366. Nu'mān, *Iftitāh*, p. 121.

110 Bianquis, *Damas et la Syrie*, I, p. 275-387 ; II, p. 388-523.

qui permettent d'attester de relations commerciales avec des territoires situés plus loin au sud sur les côtes africaines ce que la documentation laisser supposer. L'objectif d'une telle représentation, au-delà des informations qu'elle comporte, était de montrer en image à quel point la puissance et le prestige des imams-calife du Caire leur permettaient d'entretenir des relations commerciales avec des territoires éloignés et attiraient les marchands et marchandises de toutes les parties du monde.

Enfin, pour attester un peu plus de l'élaboration et de la complexification du procédé intellectuel visant à associer étroitement le calife à la marine de guerre et à faire de la mer le domaine par excellence de la puissance fatimide, on ne peut que constater l'importance quantitative des documents d'époque fatimide se rapportant à la gestion des arsenaux ou des taxes douanières qui ont pu être conservés afin de servir de modèle aux administrateurs ayyoubides. Cela met en évidence le soin et l'efficacité que les Fatimides réussirent à atteindre dans la gestion des affaires navales au sens large et le fait que leurs successeurs sunnites étaient conscients qu'ils ne pourraient guère plus innover en la matière, si ce n'est en changeant ici le nom d'un diwan et là le dispositif de financement de la flotte, quitte à revenir en arrière par la suite¹¹¹. Parmi les historiens mamelouks, Maqrīzī dont les *Khiṭaṭ* témoignent de sa volonté de conserver la mémoire du passé glorieux de l'Égypte à une période où les sultans d'Égypte ne jouaient plus aucun rôle en Méditerranée, a laissé un long chapitre consacré aux sites de la construction navale égyptienne dans lequel il évoque essentiellement les arsenaux à l'époque fatimide alors que les premiers arsenaux égyptiens utilisés par les musulmans furent fondés dès le VII^e siècle¹¹². Nous avons toutefois signalé que cette intention très louable de faire l'histoire des sites de construction navale ne fut peut-être pas exempte de certaines déformations ou adaptations de la réalité afin qu'elle ressemblât à ce que l'auteur et ses contemporains imaginaient. Dans tous les cas, il est évident que la réputation navale dont jouissaient encore les Fatimides plusieurs siècles après leur disparition constituait l'ultime preuve de la réussite de leur stratégie de communication.

Il faut néanmoins se garder de penser que le processus d'identification des califes, de la flotte et de la mer fut régulier, linéaire. Si les règnes d'al-Mu'izz, d'al-Ḥākim ou encore, beaucoup plus tard, celui d'al-Āmir, constituèrent des temps forts de la construction de l'œuvre idéologique et de cette instrumentalisation de la mer et de la flotte, les règnes de califes comme al-'Azīz ou

111 Eddé, *Saladin*, p. 503-504. Lev, *Saladin in Egypt*, p. 162-163, 167-168. Rabie, *Financial System*, p. 123.

112 Maqrīzī, *Khiṭaṭ*, III, p. 602-621. Loiseau, *Reconstruire la maison du sultan*, I, p. 19-27.

al-Mustansîr notamment à partir de la guerre civile, et ceux des derniers califes peuvent au contraire apparaître comme des temps faibles de ce processus. En dépit de ces aléas, il faut néanmoins constater qu'aucun calife, même ceux qui dans les dernières années de la dynastie n'entretenaient plus qu'un rapport pour le moins superficiel avec l'idéologie ismaélienne des origines, n'abandonna le cérémonial lié à la flotte et la rhétorique qui s'y rapportait.

L'étude de l'organisation de la flotte fatimide a d'abord mis en évidence l'importance du califat d'al-Mu'izz dans tous les domaines qui touchaient à la marine. La place centrale du calife, tant dans l'administration de la construction navale, que du commandement naval, ou bien encore les logiques de localisation des sites de construction navale ou des escadres furent autant si ce n'est plus motivées par des considérations idéologiques que par des soucis tactiques et stratégiques. À partir des années 950, l'activité navale intense permit d'alimenter une rhétorique, un discours multiforme impliquant la flotte qui ne cessa quasiment plus même durant les phases où la marine fatimide ne paraissait plus aussi dominatrice.

Véritable matrice métaphorique, la mer devint pour les fatimides un espace qui contribuait à l'incarnation des théories politico-religieuses de la dynastie. La flotte constituait la clé de la réalisation de cet objectif. Par tous les moyens, il fallait en faire l'instrument du calife et associer dans tous les esprits l'imam et la flotte. Celle-ci devait apparaître comme tirant sa capacité d'action et sa puissance de la personne même de l'imam. Cela passait logiquement par un contrôle strict de la construction navale et par la présence auprès du calife de sa flotte. On comprend dès lors mieux la logique et l'enjeu qu'il y avait à ne pas éloigner les navires, les arsenaux de la personne de l'imam-calife. Ainsi, un certain nombre d'aspects de l'organisation, de la gestion, du commandement voire des choix opérationnels pris par les hommes à la tête de l'État fatimide et concernant la flotte, trouvent finalement leur explication à la lumière du rôle idéologique que jouèrent la flotte et la mer. Sans que l'on puisse parler d'une pensée navale fatimide¹¹³, il est clair que les califes ismaéliens poursuivaient un

113 Pour reprendre une définition que nous empruntons aux travaux des chercheurs de l'*Institut de Stratégie et des Conflits* « La pensée navale est le discours d'où naît une doctrine stratégique accompagnée de règles tactiques essentielles à laquelle les chefs des forces navales du pays doivent impérativement se référer dans la préparation et l'exécution de toutes leurs opérations. Elle tient compte des impératifs politiques, militaires et économiques et des contraintes géographiques. Elle est susceptible d'évolution en fonction de modifications survenant dans le pays ou à l'extérieur. La pensée navale peut être influencée profondément par une idéologie. En un mot, elle est une démarche intellectuelle qui débouche sur des décisions et des mises en oeuvre concrètes ». Définition de J. Pagès sur le site http://www.stratisc.org/PN1_PAGESPENSE.html, (consulté le 28 juillet 2010). Cette définition apparaît dans le cadre d'une réflexion menée par cet institut sur le thème

objectif précis et appliquaient des méthodes dont on retrouve des traces dans les ouvrages théoriques grecs comme les *Naumachica* de l'empereur byzantin Léon VI dont il existait au x^e siècle au moins une traduction dans le « Livre de l'impôt foncier (*Kitāb al-kharāj*) » de Qudāma b. Ja'far¹¹⁴. Il est impossible d'attester qu'une copie de cet ouvrage rédigé à Bagdad dans la première moitié du x^e siècle se trouvait en possession des Fatimides, mais l'existence d'un réseau d'informateurs ismaéliens et de sympathisants dans tout le monde abbasside rend la chose possible. En outre, les Fatimides furent suffisamment en contact avec les Byzantins ou avec des hommes ayant été à leur service pour penser qu'ils purent, de leur côté, établir leurs propres traductions. L'importance du rôle idéologique de la flotte pourrait aussi expliquer les efforts de rationalisation et la professionnalisation de la marine égyptienne sous les califes ismaéliens. Une telle mesure contribuait à donner davantage d'efficacité à la flotte et cela renforçait le message de la dynastie, message qui, repris par d'autres auteurs, survécut longtemps après la disparition des califes du Caire.

Dans tous les cas, cette propagande ne pouvait fonctionner que si la marine connaissait le succès en mer. Cela nécessitait donc l'entretien de flottes de combat composées de toujours plus de navires et le développement d'une marine professionnelle. Autant d'éléments qui représentaient un coût économique conséquent pour les maîtres de l'Ifrīqiyya puis de l'Égypte. Il faut alors s'interroger sur le financement de la construction navale et, plus largement, sur le rôle économique que joua la mer pour la dynastie fatimide.

« Pensée et histoire navale », réflexion qui s'est concrétisée dans plusieurs volumes consacrés à « L'évolution de la pensée navale » dirigés par Hervé Coutau-Bégarie.

114 Christides, « Two parallel naval guides of the tenth century : Qudama's document and Leo VI's *Naumachica* ; a study on Byzantine and Muslim naval preparedness », p. 51-103.

PARTIE 3

*Les Fatimides et
le commerce maritime :
un État entre omniprésence
et dépendance*



Introduction à la Partie 3

Sous les Fatimides, les territoires qui formaient leurs empires, depuis l'Ifrīqiyya, la Sicile à la Syrie-Palestine en passant bien entendu par l'Égypte connurent un véritable essor économique lié notamment au développement du commerce maritime. L'Égypte devint peu à peu une véritable plate-forme du commerce médiéval vers laquelle convergeaient marchandises et marchands de toutes origines. Les califes du Caire surent sans doute mieux que leurs prédécesseurs exploiter la position de ce territoire à l'interface de la Méditerranée et la mer Rouge, deux mers rendues de plus en plus complémentaires. Il ne s'agissait en aucun cas d'un simple fait de géographie ou du fruit du hasard, mais du résultat d'un processus qui permettait à la dynastie de devenir un acteur tout à la fois omniprésent du commerce maritime, mais aussi très dépendant de ce dernier. Un acteur qui contribua à concentrer les marchandises dans certains sites portuaires spécifiques, notamment le doublon urbain Fustât-Le Caire, véritables vitrines du succès économique des Fatimides.

À travers le commerce, la mer joua un rôle considérable dans le développement de la puissance navale de la dynastie et, au-delà, dans l'obtention des moyens nécessaires au califat du Caire pour survivre à la tête d'un territoire qui disposait de peu de ressources naturelles susceptibles de permettre à une dynastie califale de réaliser ses ambitions. Les Fatimides durent importer une partie non négligeable des matériaux de construction navale de l'extérieur et notamment d'Europe. Si les ressources en bois d'œuvre et en fer des territoires sous domination fatimide n'étaient sans doute pas aussi faibles que cela put être écrit, il n'en demeure pas moins que, peu à peu, les Fatimides furent de plus en plus contraints de se procurer ces matériaux stratégiques à l'extérieur de leurs territoires. Ils durent donc utiliser le commerce pour obtenir des matériaux nécessaires à leur puissance navale et, plus largement, à leur survie. Dans tous les cas, la mer était le principal moyen d'acheminer ces produits vers les arsenaux égyptiens.

Le développement d'une dynastie califale aux prétentions universalistes sur les bords de la Méditerranée, à Mahdia, puis surtout les rives du Nil contribua à faire de l'Égypte un foyer de très forte consommation. Il s'agissait pour les imams-califes ismaéliens de concurrencer et de surpasser Bagdad non seulement par la beauté des monuments, mais aussi par la diversité des produits que l'on pouvait trouver sur les marchés des capitales successives. La cour, l'administration, la population croissante, tout concourait à renforcer la consommation alors que les productions locales ne suffisaient plus à assurer tous les besoins. Ainsi, après environ soixante-dix années passées en Ifrīqiyya

qui font figure à bien des égards de phase préparatoire, les deux siècles de présence fatimide en Égypte sont caractérisés par la mise en place d'une politique qui visait à faire converger vers la capitale le plus de produits possible, produits d'abord destinés à être consommés sur place et, de plus en plus, à être revendus aux marchands étrangers, notamment aux marchands italiens avec lesquels la dynastie avait entamé des relations commerciales dès l'Ifrīqiyya. L'installation des califes en Égypte renforça l'attrait de ce territoire pour certaines cités italiennes qui pouvaient y trouver tout ce qui se revendait avec de forts profits dans les villes d'Europe. Dès les années 980, le témoignage du géographe Muqaddasī atteste de l'attrait que l'Égypte, et notamment Fustât, exerçait sur les commerçants¹. Le vizir Ya'qūb b. Killis (978-990) donna une impulsion décisive à la dynastie dans le domaine économique. Il mit en place les bases fiscales qui permirent aux Fatimides de disposer du numéraire indispensable au fonctionnement du califat et, peu à peu, de concurrencer voire de surpasser les Abbassides sur le plan commercial². Le récit de voyage de Nāṣir-ī Khusraw et les lettres de la Geniza confirment la tendance qui ne faisait que s'esquisser à l'époque du géographe palestinien. Le réveil économique de l'Europe profita grandement à l'économie égyptienne qui bénéficia de la hausse de la demande en produits de luxe originaires d'Orient³. Là encore, certaines cités italiennes déjà présentes dans les ports fatimides s'impliquèrent de plus en plus dans le trafic maritime et s'imposèrent progressivement comme des intermédiaires privilégiés de ce commerce spécifique dans le contexte politique des croisades qui n'entamèrent en rien l'essor du trafic transméditerranéen.

Il existait donc un lien clair entre le commerce maritime, la construction navale et la puissance navale, ainsi qu'avec la réalisation des objectifs politiques fatimides. Pour les maîtres du Caire, tout l'enjeu consistait à attirer en Égypte les marchands qui pouvaient procurer à la dynastie le numéraire indispensable à son fonctionnement et renforcer sa puissance navale. Cela impliquait donc pour l'administration de contrôler d'une manière ou d'une autre le trafic maritime qui touchait l'Égypte afin de faire de celle-ci le centre de redistribution principal, pour ne pas dire unique, de tous les produits nécessaires au fonctionnement de la dynastie et des productions qui intéressaient le plus les marchands étrangers. Il fallait ensuite contrôler la manière dont les marchandises les plus recherchées par les Européens pouvaient sortir du pays.

1 Muqaddasī, *Aqālim*, p. 198.

2 Le géographe Ibn Ḥawqal, accusé à tort d'être pro-fatimide, a critiqué en des termes peu amènes les réformes d'Ibn Killis quant aux taxes prélevées à Tinnīs ou Damiette. Cf. Ibn Ḥawqal, *Ṣūrat al-arḍ*, éd. p. 150, tr. I, p. 152.

3 Wickham, *Medieval Europe*, p. 121-140.

Cela passait par la mise au point d'une organisation douanière qui faisait varier les droits de douane non pas tant en fonction de la traditionnelle confession des marchands, comme le voulait la théorie du droit musulman, mais selon des principes plus pragmatiques qui s'appuyaient sur leurs origines géographiques et sur l'intérêt qu'avait la dynastie à commercer avec les uns et les autres. Un intérêt qui dépendait notamment des besoins en bois et en fer de la dynastie.

Dans ce domaine, il faut nuancer les idées selon lesquelles les Fatimides ne disposaient pas de bois pour construire leurs flottes. L'Égypte n'était pas connue pour sa couverture forestière, mais les Fatimides contrôlèrent longtemps certains territoires comme la Syrie-Palestine, la Sicile, une partie du Maghreb, autant de provinces qui disposaient de forêts permettant d'assurer certains des besoins en bois d'œuvre. Quelques textes suggèrent aussi qu'en Égypte les Fatimides rationalisèrent la coupe du bois afin de profiter au mieux des ressources forestières les plus proches. Ainsi, le recours au bois européen, s'il fut indiscutable, n'atteignit peut-être pas les proportions que l'on pense. En outre l'organisation douanière adoptée en Égypte permit aux Fatimides de compenser la relative rareté des ressources en bois ou en fer de leurs territoires. Ce système fut conçu pour éviter à la dynastie de faire sortir d'Égypte de trop grandes quantités de métaux précieux. Ainsi, l'achat de matériaux stratégiques pesa sans doute d'un poids beaucoup plus acceptable sur les finances de la dynastie que celui généralement admis.

Si les marchands étrangers et les autorités égyptiennes avaient des intérêts en commun, le système créé par les fatimides était toutefois assez fragile. Il reposait d'abord sur la capacité des Fatimides à faire de l'Égypte le centre de redistribution des produits désirés par les Européens et sur la possibilité d'imposer leurs propres règles tarifaires, notamment lors des passages en douane, aux marchands étrangers. Le système reposait aussi sur ce qu'il faudrait appeler un certain équilibre des besoins des uns et des autres. Que le contexte vint à changer, et la période est riche en bouleversements politiques, et cet équilibre pouvait être rompu.

Ainsi, dans cette troisième partie, l'objectif sera d'abord de comprendre comment les Fatimides parvinrent à placer l'Égypte au centre d'un trafic maritime multiscalaire qui leur permit de disposer d'un vaste espace économique. Ce dernier associait en effet des horizons très proches sur lesquels les Fatimides avaient un contrôle à peu près total à des horizons plus lointains et moins dépendants politiquement des califes. Nous verrons comment, durant la période envisagée ici, la dynastie s'appuya sur de nouveaux horizons économiques, la mer Rouge notamment et, au-delà, l'océan Indien. L'objectif était de contrôler les divers flux de marchandises qui passaient par l'Égypte afin d'y attirer le plus de marchands. Ainsi, les souverains égyptiens profitèrent

largement de leur avantage et de leur position pour développer une fiscalité et un système douanier décrits par quelques documents. Les lettres de la Geniza témoignent d'une administration tatillonne dans tout ce qui touchait au commerce maritime. L'organisation douanière et fiscale fatimide, souvent décriée par les tenants de l'orthodoxie sunnite et partiellement remise en cause par Saladin après 1171, visait non seulement à récolter le plus de ressources possibles ainsi qu'à obtenir, à moindres frais, de quoi mettre en œuvre la flotte de guerre. Toutefois, alors que la dynastie avait toujours su profiter de la mer et, à travers elle, imposer ses conditions aux marchands afin d'en tirer les plus grands avantages, il semble que peu à peu, le contexte politico-militaire de plus en plus hostile aux maîtres du Caire plaça ces derniers dans une position de dépendance vis-à-vis des marchands étrangers jusque là assez impuissants à imposer leurs conditions. Il s'agissait d'un renversement total des termes de l'échange. Cette nouvelle situation préfigurait l'effondrement de la dynastie dont la résistance aux croisés reposait en grande partie sur des capacités de construction navale de plus en plus liées aux livraisons réalisées par les marchands européens.

De l'horizon proche à l'horizon lointain : la construction de l'espace économique maritime fatimide

L'installation des Fatimides en Ifrīqiyya puis Égypte fit de ces provinces les territoires d'élection d'une dynastie califale qui visait à défier les Abbassides dans tous les domaines. La qualité et la diversité des produits disponibles sur les marchés des capitales fatimides successives constituaient un enjeu majeur pour la dynastie ismaélienne qui souhaitait éclipser la renommée de Bagdad longtemps considérée comme l'entrepôt du monde¹. Un tel dessein ne pouvait laisser le hasard et les marchands laisser seuls orienter le trafic. Si l'Ifrīqiyya vit la naissance de la dynastie ismaélienne et la définition progressive de ses objectifs politiques et idéologiques, c'est bien l'Égypte qui, au contact entre la Méditerranée et la mer Rouge, profita du contexte économique favorable de l'Occident chrétien, s'imposa peu à peu comme la plaque tournante principale du commerce entre l'Orient et l'Occident.

L'ampleur du trafic maritime est difficile à évaluer, mais il fut sans doute conséquent alors que la dynastie se trouvait encore au Maghreb. Shelomo Dov Goitein a montré combien le transfert des Fatimides de Šabra al-Mansūriyya vers Le Caire avait provoqué le déplacement de flux commerciaux qui irriguaient auparavant l'Ifrīqiyya au point de provoquer peu à peu le déclin économique de cette région². Les sources témoignent qu'à la suite du départ d'al-Mu'izz pour sa nouvelle demeure, les différentes provinces de l'empire fatimide furent surtout exploitées au profit de l'Égypte et notamment de Fustât. La mer n'était certes pas le seul moyen d'y importer des marchandises ou de les exporter, mais elle devint néanmoins un vecteur majeur du commerce qui conflua essentiellement vers l'Égypte fatimide après 973.

Sans délaissier la période ifrīqiyenne, nous concentrerons notre regard sur l'Égypte qui fut progressivement placée au cœur d'un trafic maritime à plusieurs échelles : un cabotage très local, une navigation en direction des territoires proches de l'Égypte et soumis politiquement, et un trafic avec des

1 À ce sujet voir la description qu'en donne le géographe al-Ya'qūbī. Cf. Ya'qūbī, *Buldān*, éd. p. 234, tr. p. 4.

2 Goitein, « Le Tunisie du XI^e siècle à la lumière des documents de la Geniza du Caire », p. 569. Goitein, *Mediterranean Society*, 1, p. 32-33.

horizons plus lointains qui, à l'instar de la Sicile et du Maghreb demeurèrent assez longtemps sous l'influence des califes du Caire. Ce commerce se pratiquait aussi avec des territoires totalement indépendants du pouvoir califal, notamment avec les pays d'Europe occidentale ou encore l'Empire byzantin. Il impliquait alors d'autres moyens et d'autres productions. Dans tous les cas, les régions avec lesquelles l'Égypte fatimide entretenait des relations commerciales se trouvaient surtout en Méditerranée dont les littoraux délimitent ainsi à la fois le premier et le plus ancien horizon économique fatimide. Les califes développèrent directement ou indirectement des relations avec de nouveaux horizons, notamment les territoires qui se trouvaient au-delà de la mer Rouge. Nous aborderons ainsi tour à tour ces divers horizons afin de comprendre comment les Fatimides parvinrent à assurer l'approvisionnement de l'Égypte et à faire de cette dernière un espace majeur du commerce maritime médiéval.

1 La Méditerranée, premier horizon économique fatimide

La fin du IX^e siècle et surtout le X^e siècle qui virent les Fatimides s'implanter en Afrique du Nord et en Sicile sont associés à un redémarrage du trafic maritime et du commerce transméditerranéen³. L'espace méditerranéen est celui dans lequel les Fatimides s'imposèrent en tant que califat ismaélien et justifièrent leurs prétentions universalistes en s'opposant à leurs concurrents chrétiens et musulmans. La Méditerranée constitua ainsi assez nettement le premier horizon économique des Fatimides qui, une fois parvenus en Égypte, élargirent néanmoins leurs horizons à d'autres espaces maritimes de plus en plus éloignés. Plusieurs types de trafics commerciaux touchèrent l'Égypte et les territoires fatimides en général. Subjugués sans doute par le caractère spectaculaire du trafic au long cours, les rédacteurs de chroniques ou de géographies mettent surtout en évidence le commerce sur de longues distances, celui qui permettait de relier les zones éloignées, notamment l'Égypte et les territoires chrétiens. Toutefois, à n'en pas douter, le trafic le plus intense, mais qui a laissé moins de témoignages car sans doute trop banal, consistait en un cabotage très local réalisé avec de petites embarcations qui restaient au plus près des rivages et pouvaient s'aventurer le long des golfes clairs ou dans les périlleux bras boueux du Nil afin de transporter les marchandises tant espérées sur les marchés de Fustât et des autres cités portuaires fatimides. Qu'il s'agisse de cabotage ou d'un trafic au long cours, les sources témoignent dans tous les cas

3 À ce propos voir la préface de Christophe Picard à la nouvelle édition de l'ouvrage de Henri Pirenne, *Mahomet et Charlemagne*. Cf. Pirenne, *Mahomet et Charlemagne*, p. v-XLV.

de l'implication progressive de l'administration fatimide afin de contrôler les différents flux commerciaux qui touchaient les territoires fatimides.

1.1 *L'horizon immédiat : les activités halieutiques*

Les ressources halieutiques apparaissent de façon régulière dans les écrits des géographes parmi les différentes richesses dont disposaient les territoires fatimides. Pour l'Ifrīqiyya comme pour la Sicile et bien entendu l'Égypte, les allusions à la pêche sont nombreuses même si les auteurs se passionnent davantage pour la diversité des poissons que pour les hommes impliqués dans cette activité, les techniques employées et les revenus tirés de la pêche. Quoiqu'il en soit, plusieurs ports de la côte ifrīqiyenne étaient réputés pour leurs communautés actives de pêcheurs. Quelques-unes de ces localités se distinguent toutefois dans les propos du géographe irakien Ibn Ḥawqal qui traversa le Maghreb fatimide par deux fois vers 947-948 et 973⁴. À Sfax, les pêcheurs utilisaient des filets en forme de nasse (*zarb*) et à Satfura, la quantité de poissons défiait presque l'imagination, mais le profit que tirait l'autorité d'une telle activité était semble-t-il minime (*al-jadā 'alā al-sultān qalīl*)⁵. Le lac de Bizerte constituait un véritable vivier dans lequel toutes les espèces de poissons abondaient⁶. Le géographe al-Bakrī explique comment la grande variété de poissons capturés à Tunis permettait aux habitants non seulement de ne jamais se lasser, mais aussi de faire des salaisons⁷. En Sicile, même si pour la période fatimide les textes sont imprécis, la description que laissa de l'île le géographe al-Idrīsī pour le XII^e siècle, témoigne que l'activité halieutique y avait été développée de longue date. De nombreuses communautés villageoises vivaient de la pêche à l'espadon et surtout au thon (*ṣayd al-tūn*). Ainsi, Termini, à l'est de Palerme, mais aussi Caronia, Oliveri, Milazzo où se trouvaient de « nombreuses pêcheries de thon » (*maṣā'id li-ṣayd al-tūn kathīr*) ou encore Trapani constituaient des ports de pêche très actifs⁸. Les sources indiquent clairement que dans les sites où les poissons abondaient le plus et donc où la pêche était la plus rentable, les pêcheries relevaient du pouvoir central. Bien que considérée comme une usurpation (*ghaṣb*) par les juristes sunnites, la pratique de l'affermage des principaux sites de pêche paraît pourtant avoir été la règle de gestion de ces espaces par les autorités fatimides⁹. En Ifrīqiyya, le

4 Ibn Ḥawqal, *Ṣūrat al-ard*, éd. p. 71, 128, tr. I, p. 68, 127. Garcin, « Ibn Hawqal, l'Orient et le Maghreb », p. 81, 83.

5 Ibn Ḥawqal, *Ṣūrat al-ard*, éd. p. 71, 74, tr. I, p. 67, 70.

6 Bakrī, *Masālik*, II, p. 709.

7 Bakrī, *Masālik*, II, p. 696-697.

8 Idrīsī, *Nuzhat*, éd. II, p. 592, 593, 594, 601, tr. p. 309-310, 311-312, 318.

9 Wansharīsī, *Mi'yār*, VIII, p. 434.

lac de Bizerte rentrait semble-t-il dans cette catégorie et en Sicile, Ibn Ḥawqal affirme que les diverses pêcheries de l'île étaient affermées (*qibālat al-ṣuyūd*) par le pouvoir central, mais le texte arabe est lacunaire quant aux sites précis et aux revenus que cela procurait¹⁰.

Parmi les activités halieutiques, l'exploitation des coraux (*marjān*) occupait une place particulière. Elle contribuait à la célébrité et à la prospérité de certains ports comme Marsā al-Kharaz (al-Kalla/La Calle moderne) à moins de trente kilomètres à l'ouest de Ṭabarqa. Les géographes décrivent l'harassant travail des plongeurs ramasseurs du célèbre corail rouge et les nombreuses embarcations employées à ce labeur comparé à une activité minière (*ma'ādin al-marjān*)¹¹. Comme pour la pêche, Ibn Ḥawqal témoigne que les services administratifs fatimides contrôlait de près cette activité grâce à plusieurs agents (*umanā*) et notamment un inspecteur (*nāẓir*) qui prélevait des droits sur le collecte des coraux à laquelle se livraient une cinquantaine d'embarcations portant chacune une vingtaine de personnes. Cette activité s'avérait fort rémunératrice et le géographe atteste de la présence dans le port de négociants venus de tous les horizons et qui manipulaient des sommes considérables (*amwāl kathīr*). Ibn Ḥawqal ne précise malheureusement pas sur quelle assiette étaient prélevées les taxes en question et combien cela rapportait au Trésor central. L'exploitation du corail se pratiquait aussi en Sicile, à Trapani notamment¹². Les lettres de la Geniza attestent de l'exportation d'un corail sicilien même si sous cette appellation était également classé le corail d'Ifriqiyya qui passait par la Sicile avant d'être re-exporté vers l'Égypte fatimide au XI^e siècle¹³.

En Égypte, le poisson était considéré comme une spécialité au même titre que le lin¹⁴. Les géographes ne cessent de s'étonner de la grande diversité des espèces qui se trouvaient dans le Nil, son delta ou le long des berges méditerranéennes de l'Égypte. Idrīsī évoque plus de quinze espèces différentes de poissons du Nil. Parmi eux, dit-il, le mulot (*būrī*), l'alose (*shābil*) ou encore le *shabbūt* passaient alternativement de la mer au Nil¹⁵. La chair de certains poissons comme le *'arūs* (fiancé), surtout capturé près d'Alexandrie, était réputée pour ses vertus aphrodisiaques¹⁶. L'abondance des poissons les rendait très bon marché, notamment à Tinnīs où les pêcheurs pouvaient aller à la

10 Ibn Ḥawqal, *Ṣūrat al-arḍ*, éd. p. 130, tr. I, p. 129.

11 Ibn Ḥawqal, *Ṣūrat al-arḍ*, éd. p. 75, tr. I, p. 71.

12 Idrīsī, *Nuzhat*, éd. II, p. 601, tr. p. 318.

13 À ce propos cf. Abulafia, *The Two Italies*, p. 43. Goitein, *Mediterranean Society*, I, p. 47.

14 Muqaddasī, *Aqālīm*, p. 203-204.

15 Le *lāsh*, l'*abramīs* (*labeo niloticus*), sorte de carpe, le *rāy* (*alestes dentex*). Cf. Idrīsī, *Nuzhat*, éd. I, p. 34-36, tr. p. 85-88.

16 Idrīsī, *Nuzhat*, éd. I, p. 344, tr. p. 242.

fois en mer et dans le lac¹⁷. La cité de Tinnîs aurait compté pas moins de trois cents embarcations dont une partie servait à la pêche. Les pêcheurs de la cité pouvaient capturer plus de cinquante espèces de poissons ou de mammifères marins sans compter les crevettes ramassées par des « navires-crevettiers » (*marākib al-qarīdis*) spécialisés¹⁸. Une telle abondance justifie sans doute l'existence de deux sites destinés à la vente du poisson, la « grande halle du poisson (*dīwān kabīr li-l-samak*) » dont les locaux se trouvaient au sud-est de la cité, du côté du lac, et une autre halle (*dīwān ākhar li-l-samak*) sur la façade orientale de la ville. Les deux halles se trouvaient à l'extérieur des murailles (cf. figures 7 et 8)¹⁹. Il existait aussi des navires-cuisines (*marākib al-ṭabbākhīn*) dont on peut penser qu'ils servaient à préparer la nourriture pour tous ceux qui travaillaient dans le delta, et notamment les pêcheurs²⁰. En outre, Tinnîs disposait d'une flottille spéciale composée de cent-treize navires (*marākib*) spécialisés non pas dans la pêche, mais dans la capture des espèces locales d'oiseaux et de ceux qui venaient hiverner en grand nombre dans le delta²¹. Les pêcheurs de Tinnîs, comme ceux de la cité d'al-Faramâ dont les eaux étaient très poissonneuses, expédiaient leurs prises vers Fustât où se trouvait un débarcadère spécial pour le marché aux poissons (*mawridat sūq al-samak*). Une partie de la rive était même réservée aux navires qui débarquaient les mulets (*sāhil al-būrī*) tant cette espèce était prisée sur les tables de la capitale²². Ainsi, les cités littorales disposaient toutes de leur flottille de pêche sur lesquelles nous ne sommes que très peu renseignés.

L'existence de plusieurs lagunes (*būhayrāt*, sing. *būhayra*) qui s'ouvraient sur la mer et dont la salinité variait selon la crue du Nil était une chance pour les espèces qui pouvaient s'y reproduire et encore plus pour les pêcheurs qui trouvaient largement de quoi remplir leurs filets²³. Ainsi, les ressources halieutiques avaient permis la création de nombreuses pêcheries (*al-maṣāyid*), notamment dans la zone de Burullus, de Nastaraw, et sans doute aussi de Tinnîs. Dès les années 860, le contrôleur des Finances de l'Égypte, Abū al-Ḥasan Aḥmad b. Mudabbir avait créé une taxe spéciale sur les pêcheries²⁴. Ce système se perpétua peut-être sous les califes du Caire car dans les années 980, Ibn Ḥawqal, qui traversa l'Égypte fatimide peu de temps après l'installation d'al-Mu'izz, indique

17 Muqaddasī, *Aqālīm*, p. 201.

18 Ibn Bassām, *Akḥbār Tinnīs*, p. 186.

19 Ibn Bassām, *Akḥbār Tinnīs*, p. 186.

20 Ibn Bassām, *Akḥbār Tinnīs*, p. 186.

21 Ibn Bassām, *Akḥbār Tinnīs*, p. 187.

22 Ibn Ḥawqal, *Ṣūrat al-arḍ*, éd. p. 145, tr. I, p. 143. Muqaddasī, *Aqālīm*, p. 195. Maqrīzī, *Khiṭaṭ*, I, p. 289-290.

23 Maqrīzī, *Khiṭaṭ*, I, p. 458-459.

24 Maqrīzī, *Khiṭaṭ*, I, p. 289.

que les pêcheries de la région de Nastaraw, dans la province littorale de la Nastarāwiyya où les eaux étaient particulièrement poissonneuses, avaient été affermées et rapportaient de fortes sommes (*qibāla kāthira*) dont il ne précise pas le montant²⁵. Il est difficile d'assurer que l'affermage des pêcheries fut une pratique généralisée dans toute l'Égypte ou simplement dans les territoires où cette activité était le plus développée du fait des réserves halieutiques. Au regard de certains documents, cette deuxième solution est en tout cas envisageable. L'action de l'administration auprès des communautés de pêcheurs, le contrôle de cette activité par l'État ne sont jamais clairement évoqués même s'il devait exister. La preuve de cette surveillance est fournie par un décret (*si-jill*) du calife al-Ḥāfiẓ du 19 janvier 1134. Le souverain promulgua un *si-jill* relatif à la province littorale de la Nastarāwiyya qui survécut parmi les divers documents administratifs tirés de la Geniza²⁶. Les informations sont d'autant plus essentielles qu'elles sont très rares.

1 recto

- 1 Un décret a été pris concernant la protection des propriétaires de navires (*arbāb al-marākib*) de la Nastarāwiyya, la prévention des réquisitions de leurs embarcations.
- 2 et l'interdiction des gens de la Gharbiyya
- 3 de pêcher sur les rivages.
- 4 *Ṣ-Ḥ*²⁷.
- 5 Un décret gracieux.
- 6 En haut duquel se trouve la devise écrite par une noble main :
- 7 Au nom de Dieu, maître de l'univers
- 8 Sa copie.
- 9 Depuis qu'il a été porté à la connaissance du commandeur des croyants que les marchands
- 10 propriétaires de bateaux (*al-tujjār arbāb al-marākib*) présents dans la Nastarāwiyya et dans les villes qui la bordent
- 11 voyagent vers les rivages (*sawāḥil*) de la Buḥayra, de la Sharqiyya,
- 12 de la Gharbiyya et le poste-frontière (*thaghr*) d'Alexandrie – que Dieu la protège –
- 13 pour faire des achats dans lesdites provinces et que

25 Ibn Ḥawqal, *Ṣūrat al-arḍ*, éd. p. 138-139, tr. I, p. 137.

26 TS Ar. 40.37, éd. Khan, *Arabic legal and administrative documents*, doc. 117, p. 443-450 et Khan, « A copy of a decree from the Archives of the Fatimid chancery in Egypt », p. 439-453.

27 Geoffrey Khan estime qu'il s'agit d'un signe de vérification, sans doute destiné à vérifier la validité du document. Cf. Khan, *Arabic legal and administrative documents*, p. 444.

1 verso

- 1 les gouverneurs (*al-wulāt*), les officiers (*shāddīn*) et les employés gouver-
nementaux (*mustakhdamīn*) les maltraitent et réquisitionnent
2 leurs navires, avec pour résultats que la marchandise est perdue car elle
est jetée
3 sur des rivages isolés où elle ne peut être protégée,
4 causant ainsi une interruption du commerce
5 et leur ruine ; et parce qu'il a été signalé que des pêcheurs (*sayyādīn*)
étrangers à cette province [la *Nastarāwiyya*]
6 et résidant dans celui de la *Gharbiyya* pêchent sur les rivages
7 du lac de la dite province, et qu'étant donné que tout cela porte
8 dommage aux fermiers (*dumān*) et aux finances de l'administration (*māl*
al-dīwān – Il [le calife] a été très irrité par tous

2 recto

- 1 les dommages qui s'abattent ainsi sur les marchands et de ceux qui
touchent les
2 fermiers et Son ordre exalté a été pris afin que ce décret soit rédigé et
pour qu'il soit lu en public.
3 (Il enjoint) la sauvegarde des marchands, leur défense et leur protection,
4 l'interdiction de réquisitionner les navires qui transportent leurs biens
5 et qui sont chargés de leurs marchandises, la possibilité pour eux de
pouvoir
6 vendre ce qu'ils souhaitent, la vérification de tous ceux qui pénalisent les
fermiers
7 dans leurs fermes, l'interdiction faite aux gens qui ne sont pas les fermiers
d'empiéter sur les berges de cette province
8 et la mise hors la loi

2 verso

- 1 de ceux qui cherchent à profiter de quelque chose qui leur est interdit ou
qui est refusé
2 et de ceux qui estiment que quelque chose leur est permis alors que cela
ne l'est pas. Que l'émir désigné,
3-4 le représentant diligent de son administration – que Dieu la préserve-
(ainsi que tous les émirs, les gouverneurs et les employés) fasse en sorte
que
5 les ordres et les interdictions contenues dans ce décret soient respectés.
Qu'il n'outrepasse pas
6 sa juridiction et qu'il demeure d'une fidélité absolue

- 7 et qu'il cherche à améliorer le sort des marchands, à les protéger de
 8 tout malheur et dommage, à mettre en ordre les affaires des fermiers
 9 dans leurs fermes et qu'ils puissent prélever leurs droits dans leur totalité
 conformément à la loi prospère et louable.
 10 Que cela soit ainsi après que ce décret aura été enregistré par le *dīwān*
 Bienheureux de l'inspection

Marge

- 1 d'al-Ḥāfīz, et son enregistrement là où de tels documents sont enre-
 gistrés. Cela a été rédigé lorsque neuf jours restaient encore du moi
 de Rabī' I
 2 dans l'année cinq cent vingt-huit.

L'analyse complète de ce décret a été produite par Geoffrey Khan, aussi n'avons-nous pas l'intention de répéter ce qu'il a écrit. Insistons néanmoins sur le fait que ce texte officiel met en évidence que dans le district côtier dit de la Natarāwiyya, la pêche le long des rivages du poissonneux lac Burullus n'était pas libre, mais se trouvait aux mains de fermiers (*dummān* sing. *ḍāmin*), ce que dit déjà Ibn Ḥawqal quelque temps auparavant. Les fermiers de la province ainsi que les propriétaires de navires de transport rédigèrent donc une pétition afin de se plaindre d'une part d'une activité irrégulière de la pêche par des individus étrangers au district et des réquisitions forcées, voire des vols d'embarcations et de marchandises, par des fonctionnaires de l'État²⁸. Le texte fait clairement allusion aux dommages, au manque à gagner que de telles pratiques causaient en dernier lieu aux finances de l'administration (*māl al-dīwān*) qui ne pouvait laisser se dégrader la situation²⁹. Toutes les ressources étaient bonnes à prendre dans cette période troublée. De plus, à l'échelle très locale, la pêche représentait la seule activité de la Natarāwiyya où l'agriculture était impraticable du fait de la salinité des sols³⁰. Il en allait donc presque d'une question d'ordre public. La zone du delta était suffisamment instable et, en ces temps de croisades, le califat n'avait pas besoin d'un foyer d'instabilité supplémentaire. Le texte nous renseigne en outre sur les modalités de navigation et offre un contrepoint par rapport aux règles de navigation et au calendrier officiel que nous avons pu aborder ailleurs. S'il était déconseillé de naviguer en pleine mer en hiver, ce texte qui date de janvier semble indiquer

28 Il s'agit en effet d'un décret gracieux (*manshūr karīm*), c'est-à-dire un décret pris à la suite d'une pétition réalisée par des personnes s'estimant lésées, conformément à la procédure des *maḏālīm*. Sur cette procédure et son histoire voir notamment Tillier, « The Mazalim in Historiography », p. 357-380.

29 TS Ar. 40. 37, verso 1, l. 5-8, éd. Khan.

30 Ibn Duqmaq, *Intiṣār*, v, p. 113. Maqrīzī, *Khiṭaṭ*, 1, p. 289-290.

nettement que le cabotage sur de très faibles distances ne s'arrêtait pas durant cette période d'interruption du grand commerce³¹.

Le décret ne permet pas d'identifier de manière claire de quel service dépendaient ces pêcheries. Il existait alors un « Bureau du Delta » (*dīwān asfal al-arḍ*) et un bureau des places frontières (*dīwān al-thughūr*)³². Ce dernier service s'occupait des affaires d'Alexandrie, de Damiette, de Nistaraw, Burullus et d'al-Faramā tandis que le bureau du delta se chargeait du prélèvement des taxes dans toutes les localités du delta à l'acception des ports mentionnés³³. Malgré leurs attributions géographiques, il ne semble toutefois pas que ces deux services administratifs aient eu à gérer les pêcheries du delta qui relevaient vraisemblablement d'une troisième administration. Maqrīzī, s'appuyant sans doute sur les propos tenus par l'ancien fonctionnaire fatimide Ibn al-Ṭuwayr, fournit l'explication la plus plausible. Il explique que les taxes perçues sur la pêche dans les lacs et les mers étaient gérées selon l'année lunaire (*al-hilālī*)³⁴. Au XII^e siècle, il existait un *dīwān al-kharājī wa-l-hilālī* qui se chargeait des biens des domaines (*al-rubā'*) ainsi que des droits de douane (*mukūs*)³⁵. Il est fort possible que les pêcheries aient été gérées par ce diwan même si aucun texte ne l'atteste de manière claire. Il semble en tout cas évident que l'administration et le calife s'occupaient de près de tout ce qui concernait les pêcheries comme du trafic maritime entre les différents districts. Il existait aussi de nombreuses salines le long des littoraux fatimides. Les textes sont toutefois peu diserts sur ce sujet, mais le sel récolté dans le district de Tinnīs était particulièrement réputé car très pur³⁶. Dans tous les cas, les sources préfèrent insister sur le commerce longue distance qui liaient les territoires fatimides à toutes les puissances méditerranéennes ou presque et bien au-delà, un commerce dont les bases furent posées dès la période ifriqiyenne de la dynastie.

1.2 *En Ifrīqiyya : un horizon maritime en construction*

Il est indéniable que l'installation en Égypte et la prise de contrôle des littoraux de la mer Rouge élargirent considérablement l'horizon maritime fatimide. Pourtant, alors qu'ils se trouvaient encore en Ifrīqiyya et qu'ils contrôlaient directement la Sicile, l'horizon maritime fatimide fut loin d'être limité. La situation de ces deux territoires entre les deux bassins de la Méditerranée et grâce aux productions très diverses qui s'y trouvaient offraient des opportunités

31 Voir le chapitre 1 consacré aux conditions de navigation dans les territoires fatimides.

32 Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 91-92.

33 Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 91-92.

34 Maqrīzī, *Khiṭaṭ*, 1, p. 287. Khan, *Arabic legal and administrative documents*, note 8, p. 447.

35 Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 93.

36 Ibn Bassām, *Akhbār Tinnīs*, p. 185.

commerciales non négligeables. La documentation relative au commerce maritime qui touchait les ports de l'Ifrīqiyya fatimide avant 973 est pour le moins réduite. La guerre et les conflits dominant largement la documentation à notre disposition, mais il restait de la place pour les relations plus apaisées que représentait notamment l'activité marchande. S'il l'on peut faire confiance aux chroniqueurs pour faire état du spectaculaire et parfois du sanglant, il faut bien admettre qu'ils n'étaient pas les plus qualifiés pour relater tout ce qui allait de soit comme, par exemple, le commerce. Bien loin désormais des thèses d'Henri Pirenne, il ne fait plus aucun doute que le commerce maritime entre les rives musulmanes et les rives chrétiennes n'avait jamais véritablement cessé même s'il avait certes pu connaître un certain ralentissement. Avant même l'installation des Fatimides au Maghreb et en Sicile, les relations commerciales entre les territoires aghlabides et les zones chrétiennes sont mentionnées çà et là, dans quelques textes parmi ceux écrits par des personnalités pourtant hostiles au commerce, c'est-à-dire les théologiens. Ces documents, notamment certains avis juridiques malikites – les fatwas – mettent indirectement en lumière la poursuite d'un trafic commercial entre les rives musulmanes et chrétiennes dès avant le x^e siècle³⁷.

En dépit du manque de documents, il semble que l'avènement des califes ismaéliens ne stoppa en aucune manière les liens commerciaux qui avaient pu naître dans les décennies précédentes. Plusieurs éléments portent même à croire qu'il contribua même à les renforcer tant le contexte était favorable au commerce entre les deux rives de la Méditerranée. Les besoins de la dynastie califale se renforçaient d'autant plus que s'affinait l'idéologie ismaélienne et que se concrétisait, avec la construction de Şabra al-Manşūriyya dans les années 940, la volonté de faire de la nouvelle capitale ismaélienne la concurrente de Bagdad³⁸. La forme de la cité, mais les produits que l'on pouvait y trouver ou encore l'artisanat qui y était produit devaient illustrer la puissance et la richesse des Fatimides comme l'atteste l'archéologie³⁹. Les besoins pouvaient

37 Heyd, *Commerce du Levant*, 1, p. 98-100. Talbi, « Intérêt des oeuvres juridiques traitant de la guerre pour l'historien des armées médiévales ifrikiyennes », p. 290-291. Talbi, *L'émirat aghlabide*, 11, p. 528-536.

38 Muqaddasī, *Aqālīm*, p. 226. Halm, *Empire*, p. 342-346.

39 Cressier, Rammah, M. « Chronique d'archéologie : première campagne de fouilles à Sabra al-Mansūriya (Kairouan, Tunisie) », p. 401-409 ; « Sabra al-Mansūriya (Kairouan, Tunisie) : campagnes de fouille de l'année 2005 », p. 797-804. « Sabra al-Mansūriya (Kairouan, Tunisie) : résultats préliminaires des datations par radio carbone », p. 395-400. « Sabra al-Mansūriya : une nouvelle approche archéologique », p. 113-133 ; « Sabra al-Mansūriya (Kairouan, Tunisie). Chronique de fouilles 2007 », p. 468-477 ; « Sabra al-Mansūriya. Une nouvelle approche archéologique », p. 155-170. Gragueb, Trégliā, Capelli, Waksman, « Jarres et amphores de Sabra al-Mansūriya (Kairouan, Tunisie) », p. 197-220. Gragueb,

être satisfaits notamment grâce à l'or et l'argent qui affluaient vers l'Ifrīqiyya fatimide depuis que certains carrefours caravaniers essentiels au commerce de l'or comme Sijilmasa et Tahart, et plus largement les oasis ibadites comme Sedrata, étaient passés sous l'influence plus ou moins bien établie des califes d'Ifrīqiyya⁴⁰. Ces minerais précieux attiraient d'autant plus les Italiens qu'ils permirent aux Fatimides de frapper un dinar dont la réputation dépassa de loin la Méditerranée à un moment où l'Europe occidentale connaissait une croissance urbaine et économique⁴¹.

Bien que sommaire, la documentation disponible suggère qu'un trafic régulier et sans doute important se développa tout au long du x^e siècle. Un trafic qui ne se limitait pas à du simple cabotage d'un port musulman à une autre le long de la côte africaine. Muqaddasī décrit ainsi Kairouan comme le « centre de commerce des deux mers (*maṭjar al-baḥrayn*) » et il insiste sur le rôle maritime de Mahdia qu'il qualifie « d'entrepôt de Kairouan (*khizānat al-Qayrawān*) » et « d'emporium de Sicile et d'Égypte (*matrah Ṣiqilyya wa-Miṣr*) »⁴². Ibn Ḥawqal qui visita le Maghreb fatimide d'abord sous le règne du calife al-Manṣūr (r. 946-953) et à l'extrême fin de la période, ne cesse de signaler les navires de commerce qui mouillaient dans les différents ports de la côte. Ainsi, Barqa était fréquentée par de nombreux vaisseaux de commerce qui importaient et exportaient « denrées et marchandises »⁴³. La cité accueillait à la fois des marchands originaires et de l'Orient et de l'Occident du monde musulman, mais aussi de nombreux étrangers (*kathīr al-ghurbā'*) attirés par les peaux et ce qui pouvait être soit du goudron végétal soit, plus vraisemblablement, de l'huile de cade (*qaṭrān*) de qualité inégalée produite à partir des pins ou, à Barqa surtout, à partir des genévriers⁴⁴. Rien ne permet de savoir ce que le géographe

Trégliā, « *Un ensemble de céramiques fatimides provenant d'un contexte clos découvert à Sabra al-Mansūriya (Kairouan, Tunisie)* », p. 518-520.

40 Bakrī, *Masālik*, II, p. 735, 835-837, tr. p. 139-140, 284-289. Ibn 'Idhārī, *Bayān*, I, p. 160, 165, 185, 189, 191, 194. Ibn Ḥammād, *Histoire*, p. 36. Ibn Ḥawqal, *Ṣūrat al-arḍ*, éd. p. 99-100, tr. I, p. 97-98. Ya'qūbī, *Buldān*, éd. p. 353, 359, tr. p. 216, 225. Idrīsī, *Uyūn*, v, p. 139, 141-142, 147, 313-314. Nu'mān, *Majālis*, p. 217-218, 224, 275. Sur Sedrata voir par exemple l'ouvrage de Cyrille Aillet. Cf. Aillet, *Sedrata*, p. 43-46.

41 Dachraoui, *Califat*, p. 344. Jehel, *L'Italie et le Maghreb*, p. 5.

42 Muqaddasī, *Aqālīm*, p. 225-226.

43 Ibn Ḥawqal, *Ṣūrat al-arḍ*, éd. p. 67, tr. I, p. 63.

44 Le vocable *al-qaṭrān* servait à désigner à la fois l'huile de cade, connue pour ses vertus médicinales et le goudron qui est la partie la plus épaisse tirée de la distillation du genévrier oxycèdre (*Juniperus oxycedrus*) notamment. Ibn Ḥawqal semble d'ailleurs confondre la poudre de cade obtenue par concassage du bois de genévrier avec ce qu'il appelle la « Terre de Barca ». Ibn Ḥawqal, *Ṣūrat al-arḍ*, éd. p. 67, tr. I, p. 63. Idrīsī, *Nuzhat*, éd. I, p. 310-311, 319, tr. p. 210, 217.

entendait par « étrangers », mais il n'est pas impossible d'y voir des commerçants non musulmans et plus particulièrement des marchands européens, notamment d'Italie du Sud, ou originaires du Bilād al-Rūm, littéralement « le pays des Romains ». Le vocable est en réalité assez imprécis. Il ne s'agissait pas pour les auteurs arabes de désigner l'Italie, mais davantage l'Empire byzantin. Toutefois, se trouvaient incluses dans cette dénomination certaines cités d'Italie du Sud telles Amalfi, Salerne, Naples qui se trouvaient sous la tutelle, très théorique au x^e siècle, de Constantinople. Aussi, les marchands qualifiés de *Rūms* qui apparaissent dans les textes ne doivent-ils pas tous être systématiquement considérés comme des marchands grecs. Il pouvait s'agir parfois de marchands originaires de certaines des cités italiennes mentionnées. Dans tous les cas, Barqa ne constituait en rien une exception car le géographe poursuit son récit en mentionnant plusieurs autres ports très actifs de la côte tripolitaine puis ifriqiyenne. Il dresse une description très vivante de l'activité portuaire de Tripoli. Elle est décrite comme une ville prospère où mouillaient, nuit et jour, de très nombreux navires de commerce parmi lesquels des vaisseaux originaires du Bilād al-Rūm et du Maghreb qui appareillaient à tout moment de la journée⁴⁵. Plus loin, en Ifriqiyya, le voyageur évoque Sousse et surtout Mahdia qui apparaît comme la « douane de toutes les contrées alentours et où l'activité commerciale est importante (*furḍa li-mā wālāhā min al-bilād ka-thīrat al-tijāra*) »⁴⁶. Dans un dialogue entre un émissaire du calife umayyade et al-Mu'izz, ce dernier répondit à l'ambassadeur qui se vantait que les tissus d'al-Andalus jouissaient d'une grande réputation en Orient, que les *ṭirāz* fatimides étaient portés à Constantinople, suggérant ainsi des liens commerciaux entre Mahdia et la capitale byzantine⁴⁷.

Ibn Ḥawqal indique donc que de nombreux navires passaient Mahdia et parmi eux, peut-être, des navires chrétiens. Rien n'apparaît sur la présence d'étrangers et notamment de marchands originaires du Bilād al-Rūm à Mahdia dans l'édition de Ibn Ḥawqal la plus utilisée. La version du texte qui pourrait être la plus ancienne apporte néanmoins des détails inédits. Le manuscrit A 3012 conservé à la bibliothèque du palais de Topkapi renferme une version du texte qui daterait des années 960⁴⁸. Dans cette version, le géographe signale la

45 Le vocable est assez imprécis pour pouvoir également désigner des ressortissants de cités de la péninsule italienne qui dépendaient encore de Byzance. Ibn Ḥawqal, *Ṣūrat al-arḍ*, éd. p. 68-69, tr. I p. 65.

46 Ibn Ḥawqal, *Ṣūrat al-arḍ*, éd. p. 71, tr. I, p. 67.

47 Il peut bien entendu s'agir également des divers cadeaux adressés à l'empereur ou encore de tissus exportés depuis Sousse. Nu'mān, *Majālis*, p. 180-181.

48 Benchekrout, « Requiem pour Ibn Ḥawqal. Sur l'hypothèse de l'espion fatimide », p. 198-199.

présence de plus de quatre mille navires de commerce au mouillage à l'extérieur de l'arsenal de Mahdia. Il précise que ces derniers étaient originaires des terres chrétiennes, du Maghreb, d'al-Andalus et d'Égypte (*khārij dār al-ṣinā'a fawq al-arba'at ālāf markab min markab rūmī wa-islāmī miṣrī wa-maghribī wa-andalusī*)⁴⁹. Si le nombre de vaisseaux au mouillage ne doit pas être pris au pied de la lettre, il permet de comprendre que le port connaissait une fréquentation importante en volume et internationale. Ces données s'ajoutent à une tradition assez longue de contacts commerciaux entre l'Ifrīqiyya et les cités italiennes notamment. Dès la période aghlabide, les cités de Campanie avaient tissé des liens commerciaux relativement étroits avec la Sicile musulmane et l'Ifrīqiyya. Les relations économiques du jeune califat fatimide avec les cités italiennes sont connues et attestées de longue date⁵⁰. S'il est difficile de comprendre quel rôle joua l'administration fatimide d'Ifrīqiyya pour attirer les commerçants étrangers, quelques éléments indirects laissent néanmoins entrevoir que les autorités fatimides offrirent en quelque sorte des garanties de sécurité aux cités italiennes qui fournissaient le califat en matériaux stratégiques. Ainsi, Amalfi entretenait les meilleurs rapports avec les nouveaux maîtres de la Sicile et de l'Ifrīqiyya. Les sources suggèrent que des accords bilatéraux furent peut-être conclus entre les souverains d'Ifrīqiyya et les Amalfitains qui maintinrent de très bonnes relations avec les autorités fatimides une fois le califat transféré en Égypte. En dépit de son caractère imprécis, la chronique d'Ahimaaz Ben Paltiel, juif originaire de Capoue, semble témoigner de l'envoi d'un ambassadeur du « Prince d'Amalfi (*ṣār Amalfī*) », à la cour fatimide du calife al-Mu'izz⁵¹. D'autre part, durant toutes les expéditions que menèrent les escadres fatimides vers la péninsule italienne, Amalfi, pourtant très prospère, ne fut jamais attaquée alors que nombre d'autres cités italiennes comme Naples ou encore Gênes en 934-935 pâtirent des raids fatimides.

Parmi les cités de la péninsule italienne, Venise développa des relations économiques avec les autorités de Mahdia alors que les Fatimides se trouvaient encore au Maghreb. Si aucun texte précis ne permet de savoir à quel moment les Fatimides nouèrent des liens avec les marchands vénitiens, la phase de conquête de l'Égypte puis la guerre contre les Carmathes qui suivit immédiatement suscitèrent un besoin considérable de matériaux de construction navale pour les Fatimides. Cela fournit une bonne occasion à Venise de se rendre utile

49 Ibn Ḥawqal, *Ṣifat al-aqālīm al-islāmiyya wa-ghayri-hā wa-mā fihā min al-jibāl wa-l-biḥār*, Topkapı Sarayı Müzesi Kütüphanesi, İstanbul, manuscrit A. 3012, f. 312 (p. 47).

50 Citarella, « The Relations of Amalfi with the Arab World before the Crusade », p. 299-309. Kreutz, *Before the Normands*, p. 75-93.

51 Ahima'az Ben Paltiel, *Sefer Yuḥasin*, p. 127. Sur les réserves quant à l'ambassade cf. Skinner, *Medieval Amalfi*, p. 224.

auprès de ces derniers. Dans tous cas, les livraisons de matériaux stratégiques de la part de la cité des Doges devaient être suffisamment conséquentes pour provoquer la réaction des autorités de Constantinople. En juillet 971, le *basiléus* Jean Tzimiskès (r. 969-976), alors en pleine opération contre les troupes fatimides qui s'engageaient en Syrie et en Palestine, fit adresser une requête au doge de Venise, Pietro IV Candiano (r. 959-976), dans laquelle il exigeait l'arrêt des livraisons d'armes, de bois et de fer aux Sarrasins sous peine de sanctions contre les vaisseaux vénitiens⁵². Le doge qui, en 967, avait obtenu d'importants privilèges commerciaux pour sa cité et des avantages personnels auprès de Constantinople ne pouvait refuser la requête. Il fit immédiatement interdire le départ des trois bâtiments chargés de bois de construction qui s'apprêtaient à rallier Mahdia et Tripoli où, rappelons-le, la flotte fatimide était au mouillage⁵³.

52 Requête : *Anno Ducis [Petri Cand. IV] XIII idem cum Vitale Patriarcha filio suo, et Marino, episcopo Olivolensi, et ceteris episcopis, clero et populo Venetiarum zelo catholicae fidei, cupientes Constantinopolitanis Imperatoribus satisfacere, qui ad recuperandam terram sanctam operam dare proposuerant, pie statuerunt, ne quis subditus vel fidelis Venetus audeat vel prosumat mittere vel deferre ad terras seu loca Saracenorum arma, ferrum, lignamina vel alia, cum quibus possint impugnare Christianos, vel ab eis se defendere, sub poena librarum centum auri, Duci vel successoribus suis applicandarum. Et si contrafaciens non habuerit, unde solvat, capitalem debeat subire sententiam.* Cf. Tafel, Thomas, *Urkunden zur älteren Handels*, I, p. 25.

53 Extraits de la réponse du conseil des Doges : *In nomine dei et salustoris nostri Jesu Christi. Imperante domine Joanne, magno Imperatore, anno autem imperii eius secundo, mense Julio, indictione decima quarta. [...] De lignamine autem permittimus, ut portare non debeamus ulmos, astres (asseris), spatulas, remoras, astas, nee aliud lignamen, quod ad nocumentum sit Christianis, nisi tantum portare debeamus insublos de fraxino, qui sunt longi pedes quinque et lati uno semisse tantum, non amplius, et conchas, catinos et napos, et asses de albaro similliter longos pedes quinque et semisse. Et de nullis locis, postquam de portu vestro Venetiae exiimus, lignamen sumere non debeamus, quod ad utilitatem navis esse possit, quae venundare barabris valeamus per aliquam occasionem. Quodsi ullo tempore contra praesentem promissionem ire tentavimus, et arma vel lignamen in Saracenorum terram portare praesumpserimus aliter, nisi tantum, sicut supra dictum est, qui hoc facere praesumpserit et fuerit clare factum, componat vobis, domino Petro Duci, Seniori nostro et successoribus vestris auri obrizi libras centum; et si eas ad componendum non habuerit, capitalem subire debeat sententiam. Et haec promissionis carta perpetualiter in sua plenissima permaneat firmitate. Et notum siquidum facimus, quia hoc tempore, antequam missus sancti imperii ad nos venisset, erant captae tres naves ad ambulandum duae ad Megadia (Mahdia) et una ad Tripolim- considerantes itaque paupertatem illorum hominum licentiam tribuimus portandi insublos et astas et conchas as scutellas et caetera minutalia; aliud autem lignamen, quod superius legitur, minime eis concedimus ad portandum. In antea vero nullus praesumat aliud lignamen in terras Saracenorum portare, nisi tale, quale in ista promissionis carta legitur. Et si qui aliter facere praesumpserit, infrascripto prossimo vel supremae sententiae subiaceat, dans Tafel, Thomas (éd.), *Urkunden zur älteren Handels*, I, p. 26-28.*

Les marchands vénitiens ne livrèrent finalement que des planches de petites dimensions et des ustensiles de cuisine. L'interdiction prise par Pietro de tout commerce d'armes et de bois d'œuvre avec les musulmans contribua sans doute à contrarier les relations commerciales entre la Sérenissime et les Fatimides. À l'inverse, les Amalfitains profitèrent de la situation pour accroître leur rôle auprès des Fatimides au moment où ces derniers s'apprétaient à s'installer en Égypte.

Si le récit d'Ibn Ḥawqal atteste de la présence de navires chrétiens sur les ports de la façade orientale de l'Ifrīqiyya, il ne dit rien de leur venue sur la côte septentrionale. Il évoque pourtant plusieurs ports actifs sur cette côte où l'autorité fatimide s'étendait à peu à peu jusqu'à Oran. Le géographe désigne plusieurs sites portuaires dynamiques parmi lesquels Tunis, mais surtout, plus à l'ouest, Ṭabarqa, Marsā al-Kharaz fréquentés par des négociants issus de régions les plus diverses. Les ports de Bône, Alger, Ténès et enfin Oran sont mentionnés en termes élogieux, mais Ibn Ḥawqal décrit une situation qui semble singulière. En effet, parmi ces ports, Ṭabarqa, situé à environ cent-soixante-dix kilomètres à l'ouest de Tunis ou encore Ténès se distinguent, car le géographe y signale la présence de nombreux marchands originaires d'al-Andalus⁵⁴. Toutefois, il semble qu'il existait une sorte de frontière invisible au niveau de Ṭabarqa car ces marchands ne sont plus signalés dans un seul port à l'est de cette dernière bourgade ni sur la côte orientale de l'Ifrīqiyya, pas plus qu'en Tripolitaine et en Cyrénaïque. Il se pourrait donc que les navires andalous en route pour l'Égypte ou la Syrie ne s'arrêtaient pas au-delà de Ṭabarqa. L'épisode de l'interception d'un courrier fatimide par un bâtiment originaire d'al-Andalus et rentrant d'Orient (*min al-Mashriq*) semble indiquer que si interdiction il y avait pour les navires d'al-Andalus de toucher terre plus à l'est de Ṭabarqa, elle n'avait pas stoppé le trafic maritime entre al-Andalus et l'Orient⁵⁵. Les bâtiments devaient néanmoins naviguer en pleine mer alors qu'une fois en Ifrīqiyya la route maritime traditionnelle vers l'Égypte longeait la côte⁵⁶. Rien ne permet de dire s'il s'agissait en réalité d'une interdiction formelle de la part des autorités fatimides en pleine guerre d'influence avec les Umayyades d'al-Andalus ou s'il

54 Ibn Ḥawqal, *Ṣūrat al-arḍ*, éd. p. 74, tr. I, p. 70.

55 Nu'mān, *Majālis*, p. 164-165.

56 C'est à la fois l'impression qui se dégage des ouvrages de géographie ainsi que des textes juridiques puisque une *fatwa* du VIII^e siècle, mais confirmée à plusieurs reprises par des juristes postérieurs, et relative au nolisement d'une embarcation indique clairement que les conditions juridiques différaient entre les navires qui se rendaient en Sicile ou en al-Andalus depuis l'Ifrīqiyya car vers ces destinations la navigation se pratiquait en pleine mer (*'alā al-baḥr*) alors que vers l'Égypte, elle se faisait en longeant la côte (*ma'a al-rif*). Ibn Abī Firās, *Kitāb akriyat al-sufun*, p. 28.

s'agissait d'une décision émanant des marchands eux-mêmes qui ne souhaitent pas s'aventurer trop près du cœur battant des territoires fatimides. Au regard des conditions de navigation, il semble malgré tout très peu probable que les navires andalous n'aient plus touché terre entre Tabarqa et Alexandrie. S'ils évitaient peut-être de faire escale dans les ports ifriqiyens, les vaisseaux originaires des territoires umayyades faisaient certainement halte dans les nombreux havres qui se trouvaient à l'est de Tripoli comme Syrte (*Surt*) ou encore Barqa lequel était fréquenté par des navires qui partaient ensuite vers l'Orient et de l'Occident (*'ābirīn 'alayhā mugharrībīn wa-musharrīqīn*)⁵⁷. Ibn Ḥawqal confirme que parmi les divers revenus dont bénéficiait le califat fatimide étaient bien comptabilisées les taxes portuaires, équivalentes au dixième (*'ushr*), perçues sur les importations depuis les territoires byzantins et al-Andalus (*wa-mā yukhadhu 'ammā yaridu min Bilād al-Rūm wa-al-Andalus fa-yu'sharu 'alā sawāḥil al-baḥr*)⁵⁸.

Au-delà de ces informations très incomplètes, au x^e siècle, la compilation d'un traité juridique relatif au commerce maritime et à tous les litiges que cette activité en plein essor pouvait provoquer depuis le nolisement des embarcations à la responsabilité du capitaine ou du propriétaire d'un navire lors de la perte de marchandises pendant une tempête, témoigne que le trafic s'intensifiait et que les musulmans y participaient désormais pleinement. Cet ouvrage, appelé le *Kitāb akriyat al-sufun wa-al-nazā' bayna ahlihā* (*Livre de la location des navires et des litiges entre les parties*) est le plus ancien du genre⁵⁹. Les compilateurs de ce traité se réfèrent au droit malikite, la principale école juridique d'Ifrīqiyya, et les différents cas évoqués se situent principalement sur des trajets le long du littoral libyen, et entre l'Ifrīqiyya et la Sicile, même si quelques passages concernant Alexandrie ou Fustāt sont mentionnés, mais uniquement pour la période préfatimide⁶⁰. Dans les avis rendus au x^e siècle, se sont essentiellement les ports de Mahdia, Sousse, et la Sicile qui apparaissent le plus souvent, avec un léger avantage pour Mahdia⁶¹. Cela tendrait à confirmer les propos d'Ibn Ḥawqal sur le rôle commercial et douanier de la capitale fatimide. Il qualifie Mahdia de *furḍa*, terme significatif puisqu'il désigne non

57 Ibn Ḥawqal, *Ṣūrat al-arḍ*, éd. p. 66-67, tr. 1, p. 63.

58 Ibn Ḥawqal, *Ṣūrat al-arḍ*, éd. p. 97, tr. 1, p. 95.

59 Il semble que le compilateur initial soit un juriste malikite, Muḥammad b. 'Umar b. 'Āmir al-Kinānī al-Andalusī al-Iskandarānī (m. 923). L'ouvrage a toutefois été enrichi tout au long du X^e siècle, notamment par un certain Abū al-Qāsim Khalaf b. Abī Firās à propos duquel les informations manquent. Cf. Ibn Abī Firās, *Kitāb akriyat al-sufun*, p. 7-9. Khalīliyyeh, *Islamic Maritime Law*, p. 12.

60 Il s'agit essentiellement d'avis rendus avant le x^e siècle. Ibn Abī Firās, *Kitāb akriyyat al-sufun*, p. 23 25, 28, 29, 31, 34, 51.

61 Ibn Abī Firās, *Kitāb akriyat al-sufun*, p. 23, 24, 25, 26, 28, 35, 36.

seulement un port, mais plus particulièrement le siège de l'administration douanière d'une région. Il n'est pas inintéressant de noter qu'avant la fondation de Mahdia, lorsqu'un trajet entre la Sicile et l'Ifrīqiyya est mentionné, c'est justement le vocable indéterminé d'Ifrīqiyya qui apparaît, sans mention d'un site précis, alors qu'une fois Mahdia créée, c'est vers cette dernière en priorité que cinglaient les bâtiments qui quittaient la Sicile⁶². Cet ouvrage, même s'il ne concerne que le trafic le long des territoires musulmans fournit des informations qui complètent et confirment les propos des géographes qui visitèrent les territoires dépendants des califes ismaéliens au x^e siècle.

Malgré la relative aridité des sources, ces dernières permettent de comprendre que déjà au Maghreb, les ports sous l'influence fatimide, depuis Ténès jusqu'à Barqa, en passant par Tunis, Mahdia ou encore Palerme, voyaient affluer des navires originaires de la plupart des grandes puissances maritimes méditerranéennes d'alors. En dépit des tensions entre les Fatimides, l'horizon commercial de ces derniers était loin d'être limité. Ces derniers choisirent de développer leurs relations commerciales avec certaines puissances étrangères qui leur garantissaient l'accès à des matières premières stratégiques et, en retour, qui espéraient très certainement un paiement en monnaie d'or dont la qualité ne cessa d'augmenter tout au long de la période. La croissance du trafic maritime justifia semble-t-il la compilation en un seul volume des différentes fatwas concernant le commerce maritime. En Ifrīqiyya, les Fatimides posèrent les bases de relations maritimes à grande distance, mais c'est maintenant vers l'Égypte qu'il faut faire porter notre regard afin de mieux appréhender la manière dont l'administration fatimide transforma son nouveau territoire d'élection en un centre majeur du commerce méditerranéen médiéval.

1.3 *L'Égypte fatimide : plaque tournante du commerce maritime*

La diversité des marchandises qui parvenaient dans les ports égyptiens témoigne du rôle majeur de l'Égypte dans le commerce entre les diverses parties du monde musulman et, au-delà entre la Méditerranée, la mer Rouge et l'océan Indien, et plus largement entre l'Orient et l'Occident. L'Égypte fatimide constituait ainsi un véritable carrefour commercial au cœur de trafics maritimes à toutes les échelles qui permettaient de concentrer les marchandises en Égypte.

1.3.1 Les produits du commerce : preuves du rayonnement de l'Égypte fatimide

Durant la période envisagée ici, la puissance et le rayonnement d'un État se jugeaient davantage à ce qu'il pouvait se procurer et donc importer, qu'à ce qu'il était capable d'exporter. L'État fatimide faisait d'autant moins exception

62 Ibn Abī Firās, *Kitāb akriyat al-sufun*, p. 23, 28.

à la règle qu'il s'agissait pour lui non seulement d'assurer la subsistance d'une population prompte à la révolte, de fournir aux élites locales des marchandises raffinées dignes de leur rang social et, dans une perspective plus idéologique, de surpasser Bagdad par la diversité des productions disponibles sur les marchés de la capitale égyptienne. Dès la fin du x^e siècle, Ibn Ḥawqal et surtout Muqaddasī signalaient déjà de la très forte activité commerciale de Fustât⁶³. Dès le milieu du siècle suivant, l'objectif idéologique fut rempli. Nāṣir-i Khusraw affirmait qu'il y avait plus de bateaux accostant à Fustât qu'à Bagdad et s'enthousiasmait devant la richesse et le dynamisme du marché des lanternes (*sūq al-qanādil*) près de la mosquée de 'Amr dans lequel il était possible de se procurer des marchandises du monde entier⁶⁴.

Quelques-unes des principales importations et exportations de l'Égypte sont fournies à la fois par les nombreuses lettres de la Geniza et par Makhzumī qui, pour le xii^e siècle, établit la liste, sans doute incomplète, des produits taxés dans les ports d'Alexandrie, de Damiette et de Tinnîs (cf. tableaux 8 et 9).

TABLEAU 8 Liste des marchandises importées et exportées des trois principaux ports du delta d'après les lettres de la Geniza^a

| | Alexandrie | | Damiette | Tinnîs |
|---------------------|----------------------|-----------|----------|---------------|
| Importations | cire | matelas | jarres | mastic |
| | peaux | soie | soie | argent |
| | riz | blé | safran | gomme |
| | noix | noisettes | | coton |
| | pistaches | amandes | | soie |
| | amandes décortiquées | | | verre |
| | raisins | poix | | vêtements |
| | goudron | plomb | | plomb |
| | safran | miel | | voile féminin |
| | vêtements | coton | | savon |
| | turban | manteau | | manteau |
| | mantille | corail | | blé |
| | khôl | perles | | soie |
| | jarres | savon | | laque (?) |

63 Ibn Ḥawqal, *Ṣūrat al-arḍ*, éd. p. 146, tr. I, p. 144. Muqaddasī, *Aqālīm*, p. 197-198.

64 Nāṣir-i Khusraw, *Sefer Nameh*, p. 69.

TABLEAU 8 Liste des marchandises importées et exportées des trois principaux ports (*suite*)

| | Alexandrie | | Damiette | Tinnîs |
|---------------------|----------------------------|-----------------|----------|-----------------------------|
| | tapis | fer | | |
| | fourrures | clous | | |
| | glands | biscuits | | |
| | gomme | mastic | | |
| | gomme adragante | | | |
| | noix de galle | figues | | |
| | jujube | sumac | | |
| | verre | sirop de fruits | | |
| | fromages | couteau | | |
| | blé | huile(s) : | | |
| | | huile verte | | |
| | | huile chaude | | |
| | | bonne huile | | |
| | | huile pure | | |
| Exportations | indigo | henné | jarres | marmites |
| | épices | poivre | lin | lin |
| | gingembre | cannelle | | poissons (?) |
| | clou de girofle | sucre | | tissus |
| | lin brut | soie | | vermillon (<i>qirmaz</i>) |
| | cornaline | lapis lazuli | | vêtements |
| | myrobolan | laque | | soie |
| | antimoine | aloes | | laque |
| | asaret | bois Brésil | | |
| | courroie | ammoniaque | | |
| | de selle | | | |
| | eau de camphre | | | |
| | jus de baie | | | |
| | de goji (<i>khawlān</i>) | | | |
| | fond de lampe | | | |

a Nous n'indiquons pas les références aux lettres utilisées ici afin de ne pas alourdir les notes.

TABLEAU 9 Liste des marchandises importées et exportées des trois principaux ports du delta d'après le *Minhāj* d'al-Makhzūmī

| | Alexandrie | | Damiette | | Tinnīs | |
|---------------------|------------|-------|-------------------|----------|----------------|--------|
| Importations | corail | huile | soie | | soie | toile |
| | safran | | brocart | | Laine | or |
| | laiton | | or | | argent | mastic |
| | bois | | argent | | bois | fer |
| | fer | | bois ? | | poix | meules |
| | poix | | | | produits | |
| | noisettes | | | | de parfum | |
| | fromages | | | | aliments cuits | |
| Exportations | alun | | lin | coton | lin | |
| | | | peaux | poissons | coton | |
| | | | henné | verre | poissons | |
| | | | poulets | animaux | henné | |
| | | | grains | | sel | |
| | | | sel | | huile | |
| | | | tissus | | dattes | |
| | | | sucre et sucrerie | | condiments | |
| | | | alun | | sucreries | |

Ces tableaux appellent plusieurs commentaires. Au-delà de l'origine des produits mentionnés, aspect qui sera abordé dans le chapitre suivant, ce sont les différences de trafics entre ports qui, dans le cadre de cette étude, soulèvent peut-être le plus d'interrogations. Sans surprise, Alexandrie domine largement les deux autres ports du delta dans la documentation de la Geniza qui permet néanmoins de combler le vide laissé par les lacunes du manuscrit du *Minhāj* à propos des exportations de la cité. D'autre part, on ne peut être que surpris du peu de références au port de Damiette dans les lettres commerciales et du décalage entre la liste qu'il est possible de dresser à partir du *Minhāj* et celle réalisée à partir des lettres. Ce déséquilibre entre Alexandrie et Damiette ou, dans une moindre mesure, Tinnīs, tient à plusieurs raisons et tout d'abord à la manière dont étaient organisés les réseaux marchands de la Geniza. Nous avons eu l'occasion d'expliquer que la majorité des acteurs de la Geniza étaient originaires du Maghreb, espace où demeuraient des membres de leur famille et avec laquelle il était plus facile de bâtir des relations commerciales avant

tout fondées sur la confiance réciproque. Les liens familiaux des marchands juifs de Fustât ou d'Alexandrie, liés à la synagogue Ben Ezra de Fustât, avec des marchands implantés en Syrie-Palestine étaient moins forts⁶⁵. Les marchands de Fustât traitaient surtout avec l'Ifrīqiyya et la Sicile. Ils n'avaient donc pas à faire transiter leurs marchandises par les ports de l'est du delta surtout utilisés par les navires partant ou arrivant des ports de Syrie-Palestine.

L'analyse de la documentation commerciale, notamment du corpus de lettres écrites ou adressées à Joseph b. 'Awqal au début du XI^e siècle et celles de Nahray b. Nissīm dans la seconde moitié du XI^e siècle permet néanmoins de mettre en évidence une évolution⁶⁶. La génération de Joseph b. 'Awqal était semble-t-il quasi exclusivement connectée au Maghreb et n'entretenait presque aucune relation d'affaires avec la Palestine et la Syrie. La génération de Nahray, mais peut-être cela est-il surtout dû au contexte de plus en plus difficile à l'ouest, développa des liens commerciaux avec les ports du Shām. Cela impliquait en général de passer par Damiette ou Tinnīs. Ce n'est sans doute pas un hasard si l'essentiel des lettres de la Geniza évoquant Tinnīs sont adressées à Nahray b. Nissīm. Il faut enfin rappeler que, sans doute pour des raisons pratiques de navigabilité des canaux du Nil, jusqu'aux années 1070-1080 environ, le port de Damiette était relativement peu fréquenté et que les navires reliaient surtout Fustât à Tinnīs⁶⁷. Ce n'est qu'après les années 1070, donc à un moment où le corpus de Nahray b. Nissīm disparaît peu à peu, que les flottes de guerre et sans doute aussi les vaisseaux de commerce, fréquentèrent plus régulièrement Damiette. Cela explique au moins en partie le décalage entre le texte de Mahkzūmī et les lettres, car les données du *Minhāj* correspondent surtout au XII^e siècle. Il ne faut pas oublier que les lettres de la Geniza ne racontent pas tout et ne renseignent généralement que sur les réseaux commerciaux entretenus par les marchands juifs. Elles n'informent pas ou peu de l'existence d'autres réseaux, notamment ceux développés par les musulmans et par les chrétiens. Aussi, au-delà de problèmes de navigabilité du Nil ou de la moindre intensité des relations familiales avec la Syrie-Palestine, ce décalage entre le port d'Alexandrie et les ports de l'est du delta peut-il être perçu comme une autre preuve de l'existence de réseaux commerciaux parallèles à ceux que laissent voir les lettres de la Geniza, des réseaux dont les acteurs rédigeaient également des lettres commerciales qui ne furent conservées. La référence que fait l'inspecteur des marchés (*muḥtasib*) de Tinnīs, Ibn Bassām, aux grands convois saisonniers qui parvenaient dans ce port depuis le Shām atteste en tout cas

65 Goldberg, *Trade*, p. 39-44.

66 Goldberg, *Trade*, p. 300-305.

67 À ce propos voir le Chapitre 1.

d'un trafic plus intense des ports de l'est du delta avec Acre, Tyr ou Tripoli que ne le suggèrent les lettres judéo-arabes⁶⁸.

Les tableaux permettent aussi de relever quelques surprises et plus particulièrement l'absence des épices parmi les exportations de Damiette et de Tinnîs. On note ainsi que dans la liste établie à partir du texte de Makhzūmī, qui ne comporte apparemment pas de lacunes pour les exportations des ports de Damiette et Tinnîs, ne figure justement aucun produit du grand commerce indien. Pour Damiette notamment, Makhzūmī utilise un vocable composé de lettres B-H-Ā-R. Claude Cahen avait cru pouvoir lire le terme hindou de *buhār*, qui signifie bien épices, mais il s'étonnait de ne trouver sous cette rubrique des marchandises comme du henné, du sucre, du verre entier et brisé (*al-zujāj al-ṣaḥīḥ wa-al-maksūr*) et pas d'épice⁶⁹. Le texte d'Ibn al-Mujāwir relatif au commerce d'Aden au XIII^e siècle permet de comprendre qu'il faut lire *bahār* et non *buhār*⁷⁰. Le *bahār* étant une unité de mesure appliquée à certaines marchandises afin de calculer leur taux de taxation non pas *ad valorem*, mais en fonction « d'une mesure standard de leur poids ou de leur décompte »⁷¹. On comprend alors que le henné, le verre, le sucre exportés depuis Damiette ou Tinnîs ne constituaient en rien des épices, mais étaient en réalité taxés selon le même procédé qui se retrouve à Aden quelques siècles plus tard. Ces questions de vocabulaire n'expliquent toutefois en rien l'absence des épices parmi les exportations de Damiette et de Tinnîs. La publication récente des documents de la Geniza qui se rapportent au commerce en mer Rouge et dans l'océan Indien éclaire cette situation qui dépendait d'une volonté politique et commerciale de la part de l'administration égyptienne. Cependant, avant de donner les raisons de cette pratique, qui tient pour beaucoup à l'organisation douanière de la dynastie, objet d'un chapitre à venir, l'analyse des tableaux d'importations et d'exportations permet de noter non seulement la grande diversité de marchandises, mais, à travers elles, la grande diversité de trafics maritimes qui touchaient les ports égyptiens. Des trafics qui comprenaient à la fois un cabotage très local, mais aussi un commerce au long cours avec des territoires parfois très éloignés.

68 Ibn Bassām, *Akhbār Tinnîs*, p. 187.

69 Makhzūmī, *Mīnhāj*, p. 17. Cahen, « Douanes et commerce dans les ports méditerranéens de l'Égypte médiévale d'après le *Mīnhādj* d'al-Makhzūmī », p. 31.

70 L'auteur signale notamment les « marchandises du *bahār* » (*baḍā'ir al-bahār*). Cf. Ibn al-Muwājir, *Ta'rikh al-mustabṣir*, p. 127, 138. La lecture du passage vocalisé *al-buhār* dans l'édition du *Mīnhāj* met en évidence le même vocabulaire que celui utilisé par Ibn al-Mujāwir.

71 Vallet, *Arabie*, p. 206.

1.3.2 Le cabotage : cet inconnu des archives

Un trafic maritime local qui dut être assez intense existait entre les diverses zones du delta du Nil. Les textes ne disent rien ou presque de cette navigation à petits pas qui, à n'en pas douter, jouait un rôle fondamental pour l'approvisionnement des diverses cités égyptiennes. Parmi les diverses embarcations mentionnées à Tinnîs, plusieurs semblent avoir été spécialisées dans le cabotage. Il s'agit par exemple des *marākib al-dawr* qui pourraient s'apparenter à des sortes de ferries assignés à des allers-retours entre deux points précis car leur nom semble indiquer qu'il faisait des rotations (*dawr*) entre certains points de la côte ou à l'intérieur du lac Manzala. Il existait des *marākib al-qawd*, sortes de navires-pilotes qui montraient la bonne direction à prendre, le bon chenal, aux navires de plus fort tirage qui traversaient le lac Manzala où la hauteur d'eau n'était pas toujours suffisante pour les plus grosses embarcations⁷². Inspecteur des marchés de Tinnîs dans la première moitié du XI^e siècle, Ibn Bassām témoigne de la grande quantité de navires qui accostaient à Tinnîs depuis toutes les régions du delta et notamment d'Alexandrie⁷³. Le décret d'al-Ḥāfiẓ permet de comprendre un peu mieux les problèmes que pouvait connaître le cabotage et le transport de marchandises dans le delta du Nil. Le décret ne se contente pas de réglementer les pêcheries de la Nastarāwiyya, il mentionne aussi la navigation locale. Il révèle l'existence d'un trafic maritime commercial qui conduisait les navires de la Nastarāwiyya dans les districts voisins de la Gharbiyya, de la Sharqiyya et vers d'Alexandrie, principal port du delta⁷⁴.

Le décret ne semble concerner que les propriétaires de navires originaires de la Nastarāwiyya, comme si eux seuls exerçaient ce rôle de transporteurs. S'il est impossible d'affirmer que seuls les hommes et embarcations de ce district se chargeaient de convoier des marchandises d'un port à l'autre du delta, il ne serait néanmoins pas étonnant que la pauvreté des ressources agricoles de la Nastarāwiyya ait contraint ses habitants à se spécialiser dans le transport fluvio-maritime. Dans tous les cas, les propriétaires de navires (*arbāb al-marākib*) du district se plaignaient des réquisitions abusives de leurs navires qu'opéraient les détenteurs de l'autorité publique locale des provinces voisines. Le texte évoque clairement « les gouverneurs (*al-wulāt*), les officiers (*shāddīn*)⁷⁵

72 Ibn Bassām, *Akhhbār Tinnîs*, p. 186.

73 Ibn Bassām, *Akhhbār Tinnîs*, p. 187.

74 TS Ar. 40.37, recto 1, l. 10-12, éd. Khan, « A copy of a decree from the Archives of the Fatimid chancery in Egypt », p. 441.

75 Les *shādd*, ou *mushidd*, étaient des officiers dont la mission première consistait à assister, par la force, les autorités locales ou les *dāmin* afin de récupérer les taxes. Quelques lettres de la Geniza font allusion à ces fonctionnaires. Cf. TS NS J 7, verso, l. 8, éd. Goitein, Friedman, *Sefer Hōdū*, IV, doc. 70, p. 366. TS 12.215, recto, l. 4, éd. Gil, *Malkhūt*, IV, doc.

et les fonctionnaires (*al-mustakhdamīn*) »⁷⁶. Les motifs de ces réquisitions ne sont pas mentionnés. Peut-être s'agissait-il pour ces fonctionnaires de faire transporter leurs propres marchandises ou d'utiliser les navires pour acheminer des hommes d'un lieu à un autre. De tels abus de pouvoir contraignaient les marchands qui avaient pris place dans les embarcations à abandonner les marchandises sans surveillance sur les rivages. Ce genre de pratiques devaient provoquer des problèmes juridiques insolubles entre les propriétaires de navires et les marchands qui louaient leurs services. Le calife, soucieux de faire en sorte que les marchands et les armateurs continuent à prospérer dans ses domaines, se devait d'intervenir pour limiter des actes préjudiciables aux ressources du califat, surtout si les habitants du district exerçaient une sorte de monopole sur le transport des marchandises le long des côtes du delta. Si les cas de réquisitions de navires et de leurs marchandises par l'administration apparaissent à quelques reprises dans les textes de la Geniza, il semble qu'il s'agissait alors de réquisitions au nom de l'administration centrale et non pas d'abus de pouvoir d'administrateurs locaux⁷⁷.

Ce trafic très local, peut-être le plus dense, est malheureusement celui sur lequel nous sommes le moins bien renseignés. L'Égypte fatimide se trouvait au cœur d'un trafic maritime qui permettait de relier des espaces plus éloignés et en premier lieu les territoires qui dépendaient politiquement du Caire.

1.3.3 Les flux de proximité : la Syrie-Palestine

L'installation des Fatimides sur les rives du Nil contribua à attirer dans le pays les productions agricoles et artisanales de tous les territoires qui étaient sous la dépendance plus ou moins directe de la dynastie. Le Bilād al-Shām, dont les ports se trouvaient à peu près tous à une semaine de mer environ de l'Égypte, apparaît ainsi comme un espace privilégié avec lequel les Fatimides purent développer des liens économiques forts. La faible distance qui séparait les deux territoires permettait à des navires spécialisés, les « pigeons de la neige (*ḥamā'im al-thalaj*) », de rapporter au Caire la neige nécessaire à la réalisation des sorbets dont al-Ḥākim se délectait⁷⁸. Les califes ainsi que d'autres hautes personnalités de l'État possédaient en Syrie de grandes propriétés agricoles confiées à des administrateurs locaux⁷⁹. Une partie des productions était

816, p. 636. Maqrīzī, *Khīṭaṭ*, I, p. 289-290, 474. Stern, *Fatimid decrees*, doc. 10, l. 10, p. 97-99. Rabie, *Financial System*, p. 66-67.

76 TS Ar. 40.37, verso 1, l. 1, éd. Khan, « A copy of a decree from the Archives of the Fatimid chancery in Egypt », p. 442.

77 Goitein, *Mediterranean Society*, I, p. 268.

78 Musabbihī, *Akhbār Miṣr*, p. 68.

79 Bianquis, *Damas et la Syrie*, I, p. 162-163, 204.

vendue sur place, mais l'essentiel des produits prenait le plus souvent la direction de l'Égypte par voie maritime. Au nord, la cité de Tripoli s'avérait d'autant plus stratégique qu'elle servait de principal port d'exportation du blé syrien à destination de Fustât. Les sources ne permettent en aucun cas de quantifier les flux qui atteignaient l'Égypte, mais, sous le règne des califes du Caire, la documentation semble témoigner d'un essor progressif du trafic maritime entre les ports syro-palestiniens et le littoral égyptien. Ibn Bassām raconte que chaque année, plus de cinq cents barges (*qawārib*), navires-pigeons (*ḥamā'im*)⁸⁰, c'est-à-dire des messagers rapides ainsi que des *'ushārī* parvenaient à Tinnîs en provenance du Bilād al-Shām. L'auteur confirme non seulement les données fournies par les lettres de la Geniza, mais il les complète en précisant qu'à l'instar des navires qui partaient vers la Sicile et l'Ifrīqiyya ou qui en rentraient, les bateaux arrivaient du Bilād al-Shām sous la forme de deux convois saisonniers (*tawāṣul al-Shām*). Le premier arrivait à Tinnîs au printemps et le second à l'automne, au moment de la fête de la croix (*'id al-ṣalīb*) à la fin du mois de septembre, d'où le nom de ce convoi – *al-ṣalībīyya* – auquel les lettres de la Geniza se réfèrent aussi⁸¹. Tous ces navires devaient parvenir en Égypte lorsque que le vent qui permettait la navigation d'est en ouest était le plus favorable et, surtout, avant que les navires occidentaux ne repartent vers leurs territoires ou avant que les navires égyptiens prennent la mer en direction de l'ouest de la Méditerranée⁸². Certains d'entre eux poursuivaient leur route vers Alexandrie tandis que d'autres déchargeaient à Tinnîs même pour que leurs marchandises soient ensuite acheminées vers Fustât.

Les productions agricoles brutes ou transformées représentaient une part importante des marchandises qui arrivaient de Syrie et de Palestine. L'huile d'olive constituait une production emblématique de cette province. Elle était produite en grande quantité à peu près partout en Palestine. Certaines cités étaient toutefois davantage réputées que d'autres tant pour les quantités que pour la qualité de leurs huiles. Les auteurs signalent l'importance de la production autour de Jérusalem où certaines familles récoltaient près de 5 000 *mann*, soit environ 3 500 litres, et la grande qualité de l'huile de Damas ou de Ramlah⁸³. Il est difficile de préciser si, comme le prétend Nāṣir-ī Khusraw, cette huile était exportée dans le monde entier, mais il est clair qu'elle partait au moins pour l'Égypte. Des cargaisons d'huile palestinienne sont signalées

80 Le texte d'Ibn Bassām porte la leçon *kamā'im*, mais ce terme est inconnu et il semble que ce soit une erreur du copiste.

81 TS J 23, f. 18, recto, l. 15-16, éd. Gil, *Malkhūt*, 111, doc 372, p. 239-240. TS 13 J 22, f. 30, l. 15, éd. Princeton Geniza Project.

82 Ibn Bassām, *Akhbār Tinnîs*, p. 187.

83 Muqaddasī, *Aqālīm*, p. 180. Nāṣir-ī Khusraw, *Sefer Nameh*, p. 67, 103.

vers 1060 dans les cales de bâtiments en partance pour l'Égypte où devait les réceptionner le grand marchand Nahray b. Nissīm. Ce dernier avait chargé son agent, Israël b. Nathan, de lui en envoyer plusieurs dizaines de litres⁸⁴. De l'huile quittait l'Égypte, et notamment Tinnīs, vers le Shām mais il s'agissait très certainement d'huile d'éclairage qui servait surtout à illuminer les lieux de culte⁸⁵. Cette huile, qualifiée d'huile chaude (*zayt hārr*), était extraite à partir des graines de certaines plantes comme le lin, qui poussait en quantité en Égypte, mais aussi à partir de graines de raves (*torab*) et de radis (*shalgham*)⁸⁶. Les localités de Sakhā dans le delta ou encore Qifṭ en Haute-Égypte étaient des centres d'extraction d'huile de rave et de laitue⁸⁷.

Les céréales faisaient partie des productions agricoles stratégiques du Bilād al-Shām sur lesquelles la dynastie souhaitait exercer un certain contrôle. Au x^e siècle, le vizir Ya'qūb b. Killis réussit à réorganiser le circuit d'approvisionnement entre l'Égypte, forte consommatrice, mais très dépendante des crues du Nil, et la Syrie où se trouvaient de grandes zones de production. L'importance du blé syrien pour l'Égypte apparaît plus concrètement dans un épisode militaire qui se déroula en août 1024 lorsque Abū Maṣṣūr Anūshtakīn al-Dizbirī, gouverneur du *jund* de Ramlah, intervint militairement à Beyt Jibrin (Bet Guvrin aujourd'hui) afin de remettre la main sur des terres à blé alors contrôlées par le rebelle Ḥassān b. Jarrāḥ⁸⁸. Le contrôle des terres céréalières syro-palestiniennes pouvait donc donner lieu à des mouvements de troupes. Le commerce du blé à destination de l'Égypte est régulièrement signalé dans les lettres de la Geniza⁸⁹. Le contrôle des circuits d'approvisionnement de l'Égypte était d'autant plus essentiel pour les Fatimides que le blé accumulé dans les greniers de Fustāt et du Caire servait à éviter les émeutes en Égypte même ainsi qu'à des fins plus idéologiques. En effet, les Fatimides utilisaient les céréales pour approvisionner toutes les étapes de la route du pèlerinage ainsi que les villes saintes du Hedjaz. Par ce moyen, ils pouvaient exercer une certaine influence sur le Hedjaz et cela contribuait à les faire passer pour les protecteurs des villes saintes. Il s'agissait d'un atout majeur dans le cadre de la

84 TS 13 J26, f. 4, recto, l. 12. TS Box Misc. 28, f. 199, recto, l. 8-9, éd. Gil, *Eretz Yisra'el*, 111, doc. 482, p. 170-174 ; doc. 493, p. 207-209

85 Gil, « Supplies of oil in Medieval Egypt : a Geniza study », p. 63-73.

86 Nāṣir-ī Khusraw, *Sefer Nameh*, p. 71.

87 Ibn Ḥawqal, *Ṣūrat al-arḍ*, éd. p. 138, tr. I, p. 137. Idrīsī, *Nuzhat*, éd. I, p. 128, tr. p. 121.

88 Musabbihī, *Akhbār Miṣr*, p. 47. Muqaddasī, *Aqālīm*, p. 174.

89 TS 13 J 14, f. 18, recto, l. 21 ; TS 6 J5, f. 8, verso, l. 4 ; TS 10 J10 f, 30, verso, l. 3 ; Gottheil-Worrell 27, recto, l. 15-16, 20 ; ENA 4100, f. 8, recto, l. 1, verso, l. 1 ; ULC Or 1080 J 17, recto, l. 8-9 ; TS 8 J 19, f. 27, recto, l. 7, éd. Gil, *Eretz Yisra'el*, 111, doc. 469, p. 135-139 ; doc. 478, p. 158-159 ; doc. 489, p. 192-195 ; doc. 501, p. 242-249 ; doc. 503, p. 252-256 ; doc. 506, p. 264-267 ; doc. 507, p. 267-270.

lutte idéologique qui les opposait aux Abbassides. Le riz apparaît aussi, mais plus rarement cependant, comme exportation à destination de l'Égypte⁹⁰. Le riz était notamment cultivé à Baysan dans la vallée du Jourdain et la ville fournissait du riz à toute la province⁹¹. Il semble toutefois que les exportations de riz restèrent très ponctuelles. L'Égypte ne demeurait pas en reste car, au Fayoum notamment, et plus largement dans le delta et au Şa'īd, la production de riz est attestée à l'époque fatimide⁹².

Les fruits de Syrie-Palestine jouissaient d'une très belle réputation. Fier de sa Palestine natale, Muqaddasī cite pas moins de trente variétés de fruits et de légumes qui ne pouvaient se trouver ailleurs que dans sa province⁹³. La documentation témoigne de l'exportation de prunes ou encore de pêches, mais c'étaient surtout pour la succulence de ses figues, de ses raisins secs, des dattes ou bien encore des pommes au goût de miel que le Bilād al-Shām était reconnu⁹⁴. Il constituait aussi une zone de production importante des diverses noix, noisettes, amandes et autres pistaches importées en Égypte et très utilisées pour la pâtisserie⁹⁵. Ainsi, toutes les productions mentionnées apparaissent dans les lettres de la Geniza comme produits d'exportation vers les marchés égyptiens⁹⁶. Certains marchands venaient spécialement en Palestine pour y acheter des fruits à exporter en Égypte. Dans une lettre datée du 29 octobre 1056, Ismā'īl b. Faraḥ, demeuré à Alexandrie, informait Yossef b. 'Alī Kohen al-Fāsī, alors à Tyr, du prix des figues et des raisins secs dits de Lattaquié (*al-tīn al-lādhiqī, al-zābīb al-lādhiqī*), ville dont la qualité des fruits secs était très réputée. Ismā'īl suggérait à son associé d'en expédier d'autres quantités vers Alexandrie⁹⁷. Un mois plus tard, de retour à Fustāt, Yossef se voyait informé de l'arrivée à Alexandrie des navires en provenance de Lattaquié transportant les figues et les raisins commandés⁹⁸. Dans un autre document de la même période Ya'qūb b. Salmān al-Ḥarīrī se procura à Ramlah vingt et une pièces (*qit'a*), il faut comprendre des paniers de figues ainsi que deux paniers de raisins secs

90 TS 13 J 16, f.19, recto 1, marge droite, l. 1, éd. Gil, *Malkhūt*, III, doc. 493, p. 646-650.

91 Muqaddasī, *Aqālīm*, p. 162. Sur le riz voir Canard, « Le riz au Proche-Orient médiéval », p. 118.

92 Abū Şāliḥ, *Churches*, éd. fol 20 a, tr. p. 66. Muqaddasī, *Aqālīm*, p. 162. Cahen, « Le régime des impôts dans le Fayyūm ayyūbide », p. 15.

93 Muqaddasī, *Aqālīm*, p. 180-181. Nāşir-ī Khusraw, *Sefer Nameh*, p. 16.

94 TS 8 J 19, f. 27, recto 1, marge haute, l. 15, éd. Gil, *Eretz Yisra'el*, III, doc. 507, p. 267-271.

95 Muqaddasī, *Aqālīm*, p. 180-181.

96 ENA 4100, f. 8, recto, l. 5-7 ; ULC Or 1080 J 17, recto, l. 5 ; TS 8 J 19, f. 27, verso, l. 2, éd. Gil, *Palestine*, III, doc. 503, p. 252-256 ; doc. 506, p. 264-267 ; doc. 507, p. 267-271.

97 TS 13 J 16, f. 19, recto 1 marge droite, l. 1, éd. Gil, *Eretz Yisra'el*, III, doc. 493, p. 646-650.

98 TS 8 J 20, f. 2, verso 1, l. 4, éd. Gil, *Eretz Yisra'el*, III, doc. 494, p. 651-653.

(*quffatayn zabīb*)⁹⁹. Ces denrées étaient ensuite acheminées depuis les ports du delta vers Fustât où elles étaient stockées dans des entrepôts spécialisés. L'entrepôt ou la halle des raisins secs (*dār al-zabīb*), celle des pommes (*dār al-tuffāh*) ou des figues (*dār al-tīn*) dans lesquels se déroulaient les ventes en gros de ces productions apparaissent régula dans la documentation¹⁰⁰. Parmi les autres productions agricoles exportées vers les entrepôts bordant le Nil, le sucre apparaît avec régularité. La canne à sucre, largement cultivée dans les plaines littorales de Tripoli, Beyrouth, Saïda ou Tyr, était transformée dans des raffineries palestiniennes¹⁰¹. Le sirop de canne était ensuite chargé à bord de navires qui partaient pour Fustât et Le Caire où les nombreux apothicaires ainsi que les cuisines des différents palais en faisaient une très forte consommation, notamment lors des grandes processions où de très nombreuses pâtisseries étaient distribuées à la population¹⁰².

Outre les matières premières et les produits de l'agriculture, plusieurs productions artisanales syro-palestiniennes étaient aussi très prisées en Égypte. Le verre, dont la ville de Tyr avait fait sa spécialité, était exporté par la voie maritime, notamment sous la forme de tessons mis en paniers et qui étaient refondus et travaillés dans les ateliers de Fustât¹⁰³. Parmi les importations de Tinnîs, Makhzūmī évoque d'ailleurs deux catégories de verre, un verre « véritable (*saḥūh*) » et un verre « pilé (*maksūr*) »¹⁰⁴. Avec ses multiples services administratifs, l'Égypte fatimide devint une grande consommatrice de papier. Il existait une production locale, mais de qualité médiocre et de toute façon insuffisante pour les besoins immenses de l'administration. Plusieurs cités de Syrie et de Palestine produisaient un papier de qualité supérieure. Si au x^e siècle, Tibériade était encore de centre de production, au siècle suivant les lettres de la Geniza n'évoquent plus cette cité, mais seulement Tripoli et

99 TS 8 J 19, f. 27, recto 1, marge haute, l. 15 ; verso, l. 2, éd. Gil, *Eretz Yisra'el*, III, doc. 507, p. 267-271.

100 Sur ces entrepôts voir notamment Ibn Duqmaq, *Intiṣār*, IV, p. 12. Ibn al-Ma'mūn, *Akhbār Miṣr*, p. 100-101. Maqrīzī, *Khiṭaṭ*, II, p. 158, 570 ; III, p. 623.

101 Ibn Ḥawqal, *Ṣūrat al-arḍ*, éd. p. 176, tr. I, p. 173. Muqaddasī, *Aqālīm*, p. 180. Nāṣir-ī Khusraw, *Sefer Nameh*. p. 19, 69. L'étude la plus complète sur le sucre en Méditerranée à l'époque médiévale est celle de Mohamed Ouerfelli. Cf. Ouerfelli, *Le sucre*, p. 32-37, 71-73.

102 DK 1, verso, l. 2-4, 10 ; TS 10 J5, f 15, l. 10 ; Bodl. MS Heb. D.66, f. 42, recto, l. 7 ; Manuscrit Bibl. Nat. Jérusalem, 4°577.3, recto, l. 8, éd. Gil, *Eretz Yisra'el*, III, doc. 487, p. 186-190 ; doc. 491, p. 200-202 ; doc. 494, p. 209-211 ; doc. 508, p. 271-276. Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 214.

103 Muqaddasī, *Aqālīm*, p. 180. Benjamin de Tudèle, *Itinerary*, I, p. 30. TS 13 J 33, f. 5, l. 15, éd. Gil, *Eretz Yisra'el*, II, doc. 268, p. 475-477. Westminster Misc. 9, verso, l. 28-29, éd. Goitein, Friedman, *Sefer Hōdū*, II, doc. B-44, p. 286-302. Tr. Goitein, Friedman, *India Traders*, doc. II-44, p. 413-430. TS 13 J 18, f. 4, l. 19, éd. Princeton Geniza Project.

104 Makhzūmī, *Minhāj*, p. 16.

Damas¹⁰⁵. Les artisans de Tripoli fabriquaient un papier de meilleure qualité que celui de Samarkand écrivait ainsi Nāšir-ī Khusraw¹⁰⁶. La production damascène, exportée vers l'Égypte par le port de Tyr, était fort réputée. Mūsā b. Ya'qūb, qui exerçait à Tyr, acheta quinze charges de papier, soit environ deux tonnes, qu'il expédia en Égypte tandis que de Jérusalem, Israēl b. Nathan envoyait du papier à Fustāt¹⁰⁷. Enfin, parmi les produits de luxe expédiés par mer depuis la Syrie-Palestine vers l'Égypte figuraient des tissus, notamment du lin, dont l'Égypte était pourtant une grande productrice. Ce lin, qualifié de *shīsh shāmī*, était filé à Jérusalem, mais le tissage semble avoir été une spécialité de Tyr d'où il était exporté¹⁰⁸. La cité littorale s'était aussi spécialisée dans la confection d'une autre étoffe recherchée et qualifiée de *qazz*, mélange de soie et de poil de lapin. Il est possible que d'autres zones aient aussi fabriqué ce type de tissus, car on retrouve un chargement de *qazz* rouge au départ de Tripoli vers l'Égypte¹⁰⁹.

À l'instar de ce que semble suggérer l'ouvrage d'Ibn Bassām sur Tinnīs, les liens commerciaux entre la Syrie-Palestine et l'Égypte étaient intenses et plus forts que ne le laissent penser les documents de la Geniza qui sont moins nombreux pour la Syrie-Palestine que pour le Maghreb. Dans le corpus de lettres éditées par Moshé Gil, quelque cent vingt-six documents concernent les deux plus grands ports de Syrie ; Tyr et Tripoli¹¹⁰. Les mentions de Tyr sont nettement plus fréquentes que celles de Tripoli car la première cité apparaît dans quatre-vingt-dix-neuf lettres contre seulement vingt-six pour Tripoli. Les autres villes côtières de Syrie et de Palestine sont réduites à la portion congrue. Une ville comme Césarée n'apparaît par exemple qu'à trois reprises, Jaffa cinq fois, Beyrouth une seule fois tout comme Saïda. Acre est un peu mieux référencée avec vingt et un documents. Seule la cité d'Ascalon, port très médiocre pourtant, apparaît dans cinquante et une lettres. En ne prenant en compte que les trois ports syro-palestiniens les plus cités, soit Tyr, Tripoli et Ascalon, le corpus s'élève à environ cent soixante documents. Les lettres concernant cet

105 Muqaddasī, *Aqālīm*, p. 180.

106 Nāšir-ī Khusraw, *Sefer Nameh*, p. 17.

107 ENA 4046, f. 3, marge droite, l. 3-4, éd. Gil, *Eretz Yisraēl*, II, doc. 371, p. 687-688. ENA NS, f. 40, recto, l. 10 ; TS 12. 364, recto, l. 7-8 ; TS 13 J 15, f. 5, l. 8-9, éd. Gil, *Eretz Yisraēl*, III, doc. 474, p. 151-153 ; doc. 480, p. 164-167 ; doc. 514, p. 293-294.

108 ULC Or 1080 J 17, recto, marge droite ; TS 8 J 19, f. 27, recto, l. 9-10, éd. Gil, *Eretz Yisraēl*, III, doc. 506, p. 264-267 ; doc. 507, p. 267-271.

109 TS 8 J 19, f. 27, recto, l. 13-15, verso, marge droite, l. 3, éd. Gil, *Eretz Yisraēl*, III, doc. 507, p. 267-271.

110 Nous avons répertorié 126 documents au total, mais avec 7 doublons, c'est-à-dire, 7 lettres dans lesquelles les deux cités sont mentionnées et 6 autres lettres non datées, nous raisonnons donc sur 113 documents.

horizon proche de l'Égypte ne dominant donc pas, mais la nature spécifique de la documentation de la Geniza y est sans doute pour quelque chose. L'essentiel de ces lettres évoque en effet des liens commerciaux entre l'Égypte et l'Ifrīqiyya ou la Sicile, donc des territoires qui étaient bien plus éloignés puisqu'ils se trouvaient environ à une vingtaine de jours de mer, contre environ une semaine pour les ports syriens. Dans le corpus de Gil, les mentions de noms de Sicile, Mahdia et Tripoli de Libye apparaissent comme les trois références géographiques les plus citées avec environ deux cent soixante-quatorze lettres¹¹¹. Si l'on ne tient compte que de la destination des lettres commerciales rédigées au XI^e siècle, Fustât domine très largement, car 85% des lettres y étaient expédiés. Seul 1% des documents partait pour le Bilād al-Shām contre 4% pour l'Ifrīqiyya et la Sicile. La prise en compte du lieu de rédaction témoigne du même déséquilibre. On note que 23% des lettres avaient été écrites dans l'espace siculo-maghrébin contre 12% rédigés en Syrie-Palestine¹¹². Ce déséquilibre s'explique partiellement par l'origine géographique d'une grande partie des marchands de la Geniza installés en Égypte. Ces derniers étaient le plus souvent originaires du Maghreb où ils maintenaient des liens familiaux qui facilitaient la constitution de réseaux commerciaux et donc leurs affaires. Cela n'empêchait néanmoins pas ces marchands d'entretenir des relations commerciales suivies avec les cités de Syrie-Palestine comme Ascalon, Tyr ou encore Jérusalem, des relations qui ne cessèrent de se renforcer durant tout le XI^e siècle, au fur et à mesure que la situation se dégradait en Ifrīqiyya¹¹³.

Les sources narratives arabes témoignent aussi d'un intérêt fort du Caire pour la province du Shām, une province peu éloignée qui pouvait fournir quantité de produits agricoles et artisanaux appréciés sur les marchés de Fustât. Les autorités égyptiennes développèrent les conditions nécessaires pour que les marchands du Shām puissent prospérer en Égypte. Dès son arrivée en Égypte, Badr paraît avoir noué des relations de confiance avec les marchands du delta qui espéraient plus que tout un retour au calme. Les textes qui relatent le débarquement de Badr à Damiette témoignent du prêt que les marchands de Tinnîs lui consentirent¹¹⁴. L'Égypte avait été dévastée par près d'une décennie de guerre civile et de déprédations. Il fallait réinstaller l'autorité centrale et relancer l'économie. En arrivant en Caire, Badr avait amené avec lui certains personnages influents de Syrie et de Palestine dont le père de celui qui allait

111 Respectivement 145 documents qui mentionnent la Sicile et 146 pour Mahdia, 27 pour Tripoli. Il faut ensuite enlever les doublons.

112 Goldberg, *Trade*, p. 200-203.

113 Goldberg, *Trade*, p. 204-205.

114 Ibn Muyassar, *Muntaqā*, p. 40. Maqrīzī, *Itti'āz*, II, p. 311.

devenir plus tard *cadi* d'Égypte, Abū 'Abd Allāh Muḥammad b. Muyassar. Badr dépêcha ce personnage en Syrie afin de convaincre les plus riches habitants de la province de s'installer à Fustât. Badr donna l'autorisation de créer à Fustât une *dār wikāla* réservée aux marchands du Bilād al-Shām¹¹⁵. Le lien entre le général arménien, qui avait fait une grande partie de sa carrière militaire en Syrie-Palestine, et les milieux d'affaires semble assez clair. En 1123, appliquant une logique identique, le vizir al-Ma'mūn al-Baṭā'iḥī décida de faire établir la toute première agence commerciale (*dār wikāla*) du Caire et d'y centraliser tout ce que les marchands apportaient de Syrie et d'Irak¹¹⁶. La fondation de cette maison de commerce à l'intérieur même de la cité califale, donc dans une situation de quasi-monopole, constituait un argument majeur aux yeux des marchands à qui l'on demandait de venir s'y installer ou d'y traiter leurs affaires. La perspective de bénéficier d'une clientèle issue des classes supérieures de la société égyptienne dut contribuer au succès de l'entreprise. Ces deux fondations témoignent à quel point les autorités égyptiennes s'intéressèrent de près au commerce, notamment à celui en provenance de Syrie-Palestine, surtout à partir du moment où les territoires occidentaux, le Maghreb, mais surtout la Sicile, firent sécession ou passèrent aux mains des Normands. La création d'institutions commerciales destinées en priorité aux marchands de Syrie, de Palestine et d'Irak ne pouvait avoir pour conséquence qu'une hausse du trafic commercial entre l'Égypte et ces provinces orientales du monde fatimide situées à quelques jours à peine de navigation d'Alexandrie, de Damiette ou de Tinnîs. Le constat que les documents permettent de dresser à propos du trafic maritime à faible distance se perçoit aussi à plus longue distance.

1.4 *Horizons lointains, horizons anciens : le Maghreb et la Sicile*

Le transfert des califes au Caire et leur intérêt presque essentiellement focalisé vers les territoires abbassides ne rompirent pas, tant s'en faut, les relations politiques et surtout commerciales entre les califes et leurs anciennes provinces de l'ouest. Si les rapports entre ces diverses régions furent parfois tendus, il n'en reste pas moins qu'en dépit des prétentions des émirs zirides à l'indépendance, l'Ifrīqiyya demeura longtemps sous l'influence des Fatimides. Quant à la Sicile, les émirs kalbides qui y avaient été envoyés au temps d'al-Manṣūr pour régner au nom des Fatimides demeurèrent globalement fidèles à leurs maîtres jusqu'au milieu du XI^e siècle. Après quoi, la fin des années 1050 fut marquée

115 Ibn Muyassar, *Muntaqā*, p. 126.

116 Ibn Muyassar, *Muntaqā*, p. 92.

par une période d'anarchie qui affaiblit le pouvoir musulman dans l'île et facilita l'invasion des Normands à partir des années 1060¹¹⁷.

Cette relation politique étroite se doublait de relations commerciales très fortes dont les lettres de la Geniza offrent encore une fois de nombreux exemples. L'Ifrīqiyya, la Sicile ainsi que la Cyrénaïque étaient le siège de nombreuses productions agricoles et artisanales évoquées par tous les géographes qui traversèrent ces régions. L'importance économique de l'espace siculo-maghrébin pour la dynastie fatimide se perçoit toutefois encore plus nettement dans la documentation de la Geniza. Dès la seconde moitié du x^e siècle, Ibn Ḥawqal établissait la liste de quelques productions expédiées de l'Ifrīqiyya ou de Sicile vers l'Orient. Il signale notamment les peaux de Barqa, mais aussi les esclaves, le fer et les tissus de laine fine, notamment ceux produits dans la région de Syrte ou de Tripoli de Libye¹¹⁸. Une lettre rédigée à Alexandrie par Paraḥ b. Ismā'īl et adressée à son fils évoque presque à elle seule toutes les marchandises produites par l'Ifrīqiyya. L'auteur demande ainsi à son fils de lui faire parvenir « toutes les marchandises maghrébines (*jamīr baḍā' al-maghāribā kullihā*) » et de citer l'huile (*al-zayt*), le savon (*al-ṣabūn*), le plomb (*al-raṣāṣ*), le fer (*al-ḥadīd*), du zinc (*al-qazdīr*), les soieries (*al-muḥārr*), la cire (*al-sham*), le fil d'or (*al-ghazal al-dhahab*)¹¹⁹.

Parmi les productions agricoles ifriqiyennes exportées vers l'Égypte, l'huile d'olive était certainement la plus emblématique¹²⁰. Les principales olivettes se trouvaient à Sfax où se pressait une huile très réputée, mais, plus au nord, « entre Tunis et Kairouan » la station (*manzil*) dite de Mujaffa- inconnue aujourd'hui-, située sur la côte (*bi-l-sāhil*) produisait aussi une récolte qui rapportait pas moins de soixante-dix mille dirhams par an¹²¹. Particulièrement goûtée en Égypte, des milliers d'outres (*ziqāq*, sing. : *ziqq*) d'huile étaient donc débarquées chaque année à Alexandrie en provenance de l'Ifrīqiyya¹²². Ainsi, une lettre rédigée en novembre 1056 atteste pour cette seule année du déchargement de quelque six mille outres¹²³. Au-delà de l'huile et de ses dérivés comme le savon, lui aussi convoyé à Alexandrie, d'autres produits agricoles comme les fruits étaient exportés¹²⁴. Les figes ainsi que les pêches et les

117 Sur la conquête normande de la Sicile voir Nef, *Conquérir et gouverner*, p. 22-63.

118 Ibn Ḥawqal, *Ṣūrat al-arḍ*, éd. p. 66-67, 68-69, tr. I, p. 63, 64-65.

119 TS 13 J 19, f. 9, recto 1, l. 12-14, éd. Gil, *Malkhūt*, III, doc 501, p. 670-674.

120 Bakrī, *Masālik*, II, p. 669. Ibn Ḥawqal, *Ṣūrat al-arḍ*, éd. p. 70, tr. I, p. 67.

121 Bakrī, *Masālik*, II, p. 696-697. Ibn Ḥawqal, *Ṣūrat al-arḍ*, éd. p. 70, tr. I, p. 67.

122 Sur les différents conteneurs mentionnés dans la documentation de la Geniza cf. Bramoullé, Richarté-Manfredi, Sacco, Garnier, « Le mobilier céramique dans la Méditerranée des x^e-xii^e siècle », p. 211-216.

123 TS 8 J 20, f. 2, verso, l. 1, éd. Ben Sasson, *Yehudei Sitzilia*, p. 553.

124 TS 13 J 28, f. 2, recto 1, l. 10-11, éd. Gil, *Malkhūt*, III, doc. 524, p. 748-755.

grenades faisaient l'objet d'un commerce maritime évoqué tant par des textes juridiques que par des lettres commerciales¹²⁵. Enfin le miel de Barqa ou de Tripoli était réputé et, à ce titre, transporté vers l'Égypte¹²⁶. Ces dernières cités, et la côte libyenne en général, étaient connues pour leurs élevages et pour les productions textiles en laine finement tissée. Tripoli produisait par exemple de très belles étoffes teintées en bleu, en brun, mais aussi de bicolores blanches et noires, toutes transportées au loin par la voie maritime. C'était aussi le cas des productions textiles de Gabès et de Syrte¹²⁷. L'élevage à l'origine de cette production de laine avait aussi donné naissance à une intense peausserie¹²⁸. Un peu plus à l'ouest, les produits de l'artisanat textile d'Ifrīqiyya bénéficiaient d'une belle réputation. Dès le x^e siècle, Muqaddasī atteste de l'existence d'un monopole fatimide sur certaines productions textiles, notamment celles fabriquées à partir du byssus d'un mollusque bivalve qualifié d'Abū Qalamūn (*pinna nobilis* ou pinne marine)¹²⁹. Plusieurs villes ifriqiyennes possédaient des artisans capables de filer et tisser des tissus de haute qualité et exportés vers l'Égypte ou ailleurs. Les textes signalent par exemple la région de Gafsa et bien sûr Mahdia, Sfax ou encore Gabès. Sousse constituait sans doute le centre de production le plus réputé, notamment pour ses tissus de soie qualifiés de *khazz* ou encore son fil d'or¹³⁰. La qualité de telles productions permettait de les offrir aux plus hautes personnalités de l'État. Ainsi, en 1014-1015, l'émir ziride Bādīs fit expédier de nombreux cadeaux au calife parmi lesquels vingt-huit charges de *khazz* et d'autres de fil d'or en signe de reconnaissance du rescrit d'al-Ḥākim confiant enfin Barqa à l'autorité directe de l'émir¹³¹. Les lettres de la Geniza contiennent en outre de multiples références à des vêtements de Sousse (*thiyāb*, sing. : *thawb sūsī*) parfois simplement qualifiés de *sū-siyyāt* ou *sūsī* exportés vers Alexandrie¹³².

Avec l'Ifrīqiyya, la Sicile constituait la principale zone de chalandise des commerçants installés en Égypte. Pour demeurer dans le domaine des textiles,

125 TS 13 J 28, f. 2, recto 1, l. 11, éd. Gil, *Malkhūt*, III, doc. 524, p. 748-755. TS 8 J 19, f. 24, recto 1, l. 16, éd. Gil, *Malkhūt*, IV, doc. 667, p. 212-215. Fatwa d'Ibn Abī Sa'īd citée par Idris, *Zirides*, II, p. 630, n. 171.

126 Muqaddasī, *Aqālim*, p. 224.

127 Ibn Ḥawqal, *Ṣūrat al-arḍ*, éd. p. 68-70, tr. I, p. 64-66.

128 Ibn Ḥawqal, *Ṣūrat al-arḍ*, éd. p. 67, 70, tr. I, p. 63, 66.

129 Muqaddasī, *Aqālim*, p. 240-241. La technique de la production de ces étoffes dites de soie marine survit encore en Sardaigne.

130 Bakrī, *Masālik*, II, p. 683, 692-693. TS. 339, recto 1, l. 24, éd. Gil, *Malkhūt*, III, doc. 348, p. 142-151.

131 Ibn 'Idhārī, *Bayān*, I, p. 260-261.

132 Bakrī, *Masālik*, II, p. 692-693. TS 13 J 14, f. 2, recto 1, l. 21. JNUL 4^o577.3, f. 12, recto 1, l. 20. Bodl. MS Heb. c.28, f. 33, recto 1, l. 16, éd. Gil, *Malkhūt*, II, doc. 241, p. 707-711 ; doc. 212, p. 617-621 ; doc. 258, p. 770-776.

les exportations de tissus siciliens déjà mentionnées par Ibn Ḥawqal en 973 se renforcèrent peu à peu. En 1048, Nāṣir-ī Khusraw rappelait que la Sicile se trouvait sous la dépendance d'al-Mustanṣir et que chaque année des navires s'y rendaient pour ramener des produits de luxe en Égypte et notamment des étoffes de lin et de soie très finement tissées¹³³. Les lettres de la Geniza attestent de la grande diversité de la production textile sicilienne en soie ou en lin exportés vers Alexandrie. Il s'agissait de diverses pièces de tissus, ainsi que plusieurs types de robes (*farkha*), des couvertures ou encore des foulards (*mandīl*). Une lettre écrite à Palerme et adressée à Nahray b. Nissīm évoque ainsi l'exportation de cent neuf *farkha*¹³⁴. Il ne s'agissait pas uniquement de pièces de tissus ou d'habits, mais aussi de tapis ou bien de matelas sergés (*firāsh muthalath*) en soie de très grande qualité¹³⁵. Leurs prix, entre cinq et dix dinars pièce, en faisaient des produits de luxe réservé à l'élite économique. Le gentilhomme oriental se devait de porter un turban en soie (*imāma*) de Sicile pour lequel il n'hésitait pas à dépenser deux fois plus que pour son vêtement principal¹³⁶. Loin de se limiter à une production de luxe, les textes évoquent aussi une soie de qualité médiocre, le *lāṣin*, massivement exportée vers Alexandrie¹³⁷.

Les lettres montrent que les exportations de l'île ne se limitaient pas à des étoffes. Les productions agricoles y abondaient. Si les agrumes jouissaient d'une grande réputation partout en Méditerranée, les textes évoquent surtout l'exportation de sirops de fruits, mais aussi de vin comme en atteste une lettre écrite à Mazara del Vallo et envoyée à Fustât vers 1060¹³⁸. L'activité pastorale assez intense qui se pratiquait dans l'île favorisa le développement de l'artisanat du cuir. Les peaux de bœufs de Syracuse sont par exemple citées et des carcasses de centaines de ces peaux ainsi que celles de daim, apparaissent dans les textes¹³⁹. L'élevage permettait aussi l'élaboration d'un fromage (*jubn*) très apprécié en Égypte où les productions locales, celle de Bashmūr, par exemple, près du lac Burullus, ou encore celle Myniat Zifta dans le delta, ne suffisait pas face à la demande. La consommation de fromage était très importante puisqu'il s'agissait de la principale source de protéines pour les populations pauvres¹⁴⁰.

133 Nāṣir-ī Khusraw, *Sefer Nameh*, p. 55.

134 AIU V A 70, recto 1, l. 20, éd. Gil, *Malkhūt*, IV, doc. 789, p. 570-575.

135 TS 13 J 25, recto, marge droite, l. 16, éd. Gil, *Malkhūt*, IV, doc. 691, p. 288-292.

136 Goitein, « Sicily and Southern Italy in the light of the Cairo Geniza », p. 14.

137 AIU V A 70, recto 1, l. 23, 25, 28, éd. Gil, *Malkhūt*, IV, doc. 789, p. 570-575. Goitein, « Sicily and Southern Italy in the Cairo Geniza documents », p. 9-23.

138 TS 12.366, verso, l. 3-4, éd. Gil, *Malkhūt*, II, doc. 251, p. 743.

139 Bodl. MS Heb. c.27, f. 82, recto 1, l. 3-4, éd. Gil, *Malkhūt*, II, doc. 190, p. 556. TS AR 54, f. 88, recto 1, l. 1-3, éd. Gil, *Malkhūt*, III, doc. 325, p. 69.

140 TS 20. 80, verso, l. 21 éd. Goitein, Friedman, *Sefer Hōdū*, IV-68, p. 347. Bodl. MS Heb. c.28, f.11, l. 24, éd. Gil, *Malkhūt*, IV, doc. 623, p. 65. Bodl. MS Heb. b.11, f. 11, recto, l. 10, 14, 16, 19, éd. Princeton Geniza Project. TS 13 J 13, f. 20, l. 9, éd. Princeton Geniza Project.

Le fromage crétois arrivait aussi en Égypte comme en atteste notamment une lettre de la Geniza datée du milieu du XII^e siècle et garantissant de caractère kasher du fromage crétois¹⁴¹. Si l'archéologie laisse penser que les produits de la pêche sicilienne, transformés en salaisons, furent aussi exportés vers l'Ifrīqiyya ainsi que vers la Provence, les textes ne disent rien de telles exportations vers l'Égypte où les poissons étaient très abondants¹⁴². Enfin, la cire, le miel, mais aussi les noisettes, les amandes et les pistaches apparaissent à de nombreuses reprises dans les lettres commerciales qui signalent par exemple les cruches de miel, les paniers de cire ou encore les amandes décortiquées (*lawz maksūr*) de Sicile¹⁴³. Les produits mentionnés voyageaient souvent placés dans divers types de conteneurs en terre cuite que l'on retrouve notamment en Ifrīqiyya, mais aussi en Provence¹⁴⁴.

Les marchandises issues de l'artisanat textile ou encore des productions agricoles remplissaient donc l'essentiel des cales des navires ifriqiyens ou siciliens en partance pour l'Égypte. La documentation permet néanmoins de noter l'existence d'un commerce de certains produits considérés comme stratégiques. Ainsi, les genévriers de Bandariyya, de Barqa ou les pins des alentours de Bougie permettaient la fabrication de poix (*zift*) réputée et exportée ainsi que d'une substance qualifiée de *qatrān*. Souvent traduit par goudron, ce produit était plus vraisemblablement une huile médicinale, l'huile de cade, sans doute plus utilisée pour les maladies de peau que pour calfater les coques¹⁴⁵. En Sicile, Idrīsī signale la poix et le *qatrān* obtenus à Aci et exportés au loin à l'époque normande, mais tout laisse croire que cela existait avant¹⁴⁶. Une lettre de septembre 1064 rédigée à Mazara del Vallo rapporte l'exportation de cinq outres (*ziqq*) de *qatrān*¹⁴⁷. Le transport de cette dernière substance en outre, comme l'était l'huile d'olive, semble confirmer qu'il s'agissait bien d'huile de

141 Christ College, Cambridge, Abrahams Coll. 10, recto, l. 10, éd. Frenkel, *Alexandria*, doc. 5, p. 254.

142 Treglia et *alii*, « Importations d'Amphores médiévales dans le sud-est de la France (X^e-XII^e s.) », p. 205-207.

143 Makhzūmī, *Minhāj*, p. 6, 7, 14, 50, 52. TS 8J 26, f. 5, recto, l. 18, éd. Gil, *Malkhūt*, III, doc. 522, p. 742-744. TS 13J 23, f. 10, recto, l. 32, éd. Princeton Geniza Project. TS AS 147, f. 4, verso, l. 36, éd. Gil, *Malkhūt*, IV, doc. 708, p. 338-342. ENA 2425, f. 2-ENA 2425, f.3, verso 1, l. 16, éd. Friedberg Geniza Project. West. Coll. Misc. 9, recto 4, l. 32, éd. Friedberg Geniza Project. BM 5566 C7, C6, feuillet 3, l. 2, éd. Gil, *Malkhūt*, IV, doc. 761, p. 499-504. TS 12. 335, l. 4, éd. *Malkhūt*, III, doc. 487, p. 623-628.

144 Ardizzone, « Qualche considerazione sulle matrici culturali di alcune produzioni ceramiche della Sicilia occidentale islamica », p. 191-204. Ardizzone, Pezzini, Sacco, « The Role of Palermo in the Central Mediterranean : the Evolution of the Harbour and the Circulation of Ceramics », p. 229-257.

145 Ibn Ḥawqal, *Ṣūrat al-arḍ*, éd. p. 67, tr. 1, p. 63. Idrīsī, *Nuzhat*, éd. I, p. 260, 310, 319, tr. p. 210.

146 Idrīsī, *Nuzhat*, éd. II, p. 597, tr. p. 313.

147 Dropsie College 389, recto, l. 40, éd. Gil, *Malkhūt*, IV, doc.751, p. 459.

cade et non pas de goudron, trop épais pour ce type de contenant. Parmi les matériaux stratégiques, les métaux tenaient une place importante. Les mines de fer de Bougie ainsi que celles de Sicile, propriété du calife, sont mentionnées dans la littérature géographique¹⁴⁸. Si les marchands de la Geniza ne paraissent pas s'être occupés du commerce du bois, le fer, le plomb, le zinc, le cuivre étaient régulièrement chargés à bord des navires en plus des ballots de textiles ou des outres d'huile d'olive, comme en atteste non seulement la lettre de Parah b. Ismā'il déjà mentionnée, mais d'autres encore¹⁴⁹. Une lettre rédigée vers 1046 par Nahray b. Nissim et adressée à un de ses agents d'Ifrīqiyya fait état de la volonté de Nahray d'obtenir du plomb (*al-raṣāṣ*), du fer (*al-ḥadīd*), du zinc (*al-qazdīr*)¹⁵⁰. Une lettre de juillet 1072 évoque quant à elle l'exportation d'un panier de cuivre (*quffat al-naḥāṣ*), un autre de plomb ainsi que du fer concassé (*ḥadīd maksūr*)¹⁵¹. Enfin, un document de septembre 1064 écrit à Mazara del Vallo signale un partenariat pour du plomb et des paniers de cuivre¹⁵². Il est tout à fait possible que pour ces produits stratégiques, ainsi que pour le bois, autant de produits peu mentionnés dans la Geniza, l'administration égyptienne ait utilisé pour ses besoins des navires officiels dont l'activité n'a pas laissé de trace dans la documentation.

Nous pourrions poursuivre notre étude sur les espaces lointains avec lesquels l'Égypte fatimide entretenait des contacts commerciaux en mentionnant aussi al-Andalus. Si au x^e siècle, ce territoire appartenait à une dynastie concurrente des Fatimides, la disparition des califes umayyades puis l'éclatement d'al-Andalus en principautés concurrentes favorisèrent semble-t-il le développement d'un trafic maritime assez important avec l'Égypte *via* l'Ifrīqiyya et la Sicile. Ces deux territoires servaient de point de relais entre al-Andalus et l'Égypte car, même si des cas de liens directs sont mentionnés, de nombreux marchands originaires d'al-Andalus ne se déplaçaient en réalité pas jusqu'à Alexandrie ou Fustât, mais confiaient leurs marchandises à leurs collègues maghrébins qui eux se rendaient en Égypte¹⁵³. Olivia Remie Constable a suffisamment traité la question des productions expédiées d'al-Andalus vers les territoires fatimides pour nous dispenser d'y revenir dans le détail¹⁵⁴. Malgré tout, pour illustrer les liens commerciaux qui unissaient l'Égypte et al-Andalus au xi^e siècle, il faut noter que dans les années 1050, l'émir de Dénia 'Alī b.

148 Idrīsī, *Nuzhat*, éd. I, p. 260, tr. p. 166. Ibn Ḥawqal, *Ṣūrat al-arḍ*, éd. p. 123, tr. I, p. 122.

149 TS 13 J 18, f. 8, verso 1, l. 6, éd. Gil, *Malkhūt*, 111, doc. 333, p. 91-97.

150 TS NS J274 v. T-S 6 J 5. 6v, marge, éd. Gil, *Malkhūt*, 11, doc. 246, p. 722-726.

151 TS 18 J 1, f. 10, recto 1, l. 8-9, 12, éd. Gil, *Malkhūt*, 111, doc 565, p. 870-872.

152 Dropsie 389, recto 1, l. 36, 42, éd. Gil, *Malkhūt*, 1v, doc. 751, p. 453-474.

153 Constable, *Trade and Traders*, p. 77.

154 Constable, *Trade and Traders*, p. 121-126, 138-208.

Mujāhid expédia de grandes quantités de vivres en Égypte alors que celle-ci connaissait une grave famine¹⁵⁵. Le navire d'al-Mujāhid ou de son fils 'Alī (*markab al-Mujāhid, markab b. al-Mujāhid*) apparaît d'ailleurs à plusieurs reprises dans les lettres de la Geniza. En 1044-1045, ce bâtiment transporte par exemple du lin pour le compte de Nahray b. Nissīm¹⁵⁶. On retrouve encore le même navire arrivant à Alexandrie dans plusieurs documents des années 1050 et 1060¹⁵⁷. Ces liens se maintinrent bien au-delà du règne d'al-Mustanşir. Dans une lettre écrite à Alexandrie le 11 mai 1141 et expédiée à Fustât, l'auteur signale le départ pour leurs terres des navires d'al-Andalus, de Mahdia, de Tripoli, de Sicile et ceux à destination des territoires chrétiens (*al-marākib al-andalusīyya wa-al-mahdawiyya wa-al-ṭarabulsiyya wa-al-ṣiqiliyya wa-al-rūmiyya*)¹⁵⁸. Le vocable *rūmiyya*, aussi imprécis soit-il, témoigne en outre que même en pleine période de fortes tensions géopolitiques, les échanges économiques entre les terres fatimides et les horizons chrétiens se poursuivaient.

1.5 *Les horizons chrétiens*¹⁵⁹

Les relations entre les ports fatimides et les marchands chrétiens étaient déjà bien établies lorsque les califes ismaéliens se trouvaient encore au Maghreb. L'ouverture du califat vers la mer Rouge et l'océan Indien ainsi que de la prise de contrôle des cités littorales syro-palestiniennes au débouché des routes caravanières continentales facilitèrent l'importation en Égypte de marchandises très convoitées par les Européens. La présence de plus en plus massive de tels produits sur les marchés égyptiens accrut l'attrait des marchands chrétiens pour les ports fatimides.

Parmi les diverses nations marchands chrétiennes, Amalfi entretint sans doute les liens commerciaux les plus précoces et les plus intenses avec le califat fatimide avant même le transfert du calife sur les rives du Nil¹⁶⁰. Les relations se renforcèrent une fois les Fatimides installés sur les rives du Nil. Un

155 Ibn al-Khaṭīb, *Amāl al-'Alām*, p. 221-222. Ibn Idhārī, *Bayān*, III, p. 228.

156 Bodl. MS Heb. e.98, f. 64, recto, l. 14, éd. Gil, *Malkhūt*, II, doc. 273, p. 811-816.

157 TS 8 J20, f. 2, a., l. 6, éd. Princeton Geniza Project. ENA 2805 f. 26, marge, éd. Princeton Geniza Project. Bruce, *Denia*, p. 203-206.

158 ULC Or 1080 J 258, recto, marge droite, l. 1n éd. Frenkel, *Alexandria*, doc. 99, p. 640-645.

159 Nous insisterons davantage encore sur le commerce des Fatimides avec les marchands chrétiens, notamment les Européens, dans notre chapitre consacré au *Matjar*. Cf. Chapitre 9.

160 Relatant ces relations précoces, Claude Cahen avait d'ailleurs cru pouvoir affirmer, à tort selon nous, que la cité avait assisté navalemment les Fatimides lors de la conquête de l'Égypte. Cf. Cahen, « Le commerce d'Amalfi dans le Proche-Orient musulman avant et après la croisade », p. 292. Citarella, « The relations of Amalfi with the Arab world before the Crusades », p. 310-312. Citarella, « Patterns in Medieval Trade : The Commerce of Amalfi Before the Crusades », p. 531-555.

acte notarié signé à Salerne en 978 signale que des Amalfitains se trouvaient à Fustât (*Babylonia*) pour affaires¹⁶¹. En 996, la populace s'en prit immédiatement aux Amalfitains (*malāfita*) qui se trouvaient à Fustât pour le commerce et qui étaient sans doute les seuls chrétiens étrangers présents sur place¹⁶². Le châtement sévère infligé aux pillards, ainsi que la restitution des marchandises aux marchands témoignent à quel point les autorités fatimides tenaient à leurs relations privilégiées avec Amalfi. Il semble que ce fut globalement le cas même si sous le califat d'al-Hākīm, certaines phases de persécutions anti-chrétiennes purent laisser croire que ces relations étaient distendues. Vers 1060, une lettre signale l'arrivée à Alexandrie d'un navire avec des marchands originaires d'Amalfi (*mishārey malaf*)¹⁶³. Enfin, près d'un siècle plus tard, Benjamin de Tudèle (m. 1173) évoque encore les Amalfitains présents à Alexandrie¹⁶⁴.

La concurrence faisait toutefois rage parmi les puissances italiennes qui cherchaient presque toutes à s'implanter en Égypte. Les marchands de la cité de Saint Marc s'aventurèrent aussi dans les eaux d'Alexandrie. Même si la période du grand commerce entre Venise et l'Égypte est postérieure à 1171, les Vénitiens entretenirent assez tôt des liens commerciaux avec les Fatimides. Les divers privilèges obtenus à Constantinople dissuadèrent peut-être les marchands vénitiens de travailler de manière trop visible avec l'Égypte, mais un détour par Alexandrie était toujours possible. De plus, les signatures de trêves entre Constantinople et Le Caire, quatre entre 1024 et 1054, constituèrent des occasions pour rétablir ou renforcer les liens du commerce peut-être rompus en 973 après l'épisode de l'incendie des navires destinés à transporter du bois à la flotte fatimide à Tripoli¹⁶⁵. La présence des Vénitiens à Alexandrie et dans certains ports syro-palestiniens est en effet explicitement signalée par plusieurs documents. Un témoignage rapporte la présence de navires vénitiens à Fustât avant 1026, mais c'est surtout à Alexandrie que les Vénitiens sont mentionnés¹⁶⁶. En 1039 d'abord, puis à plusieurs reprises durant les années 1060-1070, les sources latines et judéo-arabes évoquent les marchands vénitiens (*al-Banādiqīn*)¹⁶⁷. À la fin du XI^e siècle ou au début du siècle suivant, une

161 De Blasio, *Series principum*, p. CXXXVII-CXXXVIII.

162 Cahen, « Le commerce d'Amalfi dans le Proche-Orient musulman avant et après la croisade », p. 291-301. Cahen, « Un texte peu connu relatif au commerce oriental d'Amalfi au X^e siècle », p. 3-8.

163 TS 12.338, recto, l. 18-19, éd. Gil, *Malkhūt*, IV, doc. 672, p. 235-237.

164 Benjamin de Tudèle, *Itinerary*, I, p. 157 ; II, note 374, p. 218-220.

165 Maqrīzī, *Ittī'āz*, II, p. 172, 187, 194, 202.

166 Cahen, « Les marchands étrangers au Caire sous les Fatimides et les Ayyubides », p. 97-101.

167 Morozzo Della Rocca, Lombardo, *Documenti*, I, doc. 8, p. 7, doc. 11, p. 10. ENA NS 2, f. 13, l. 4, éd. Princeton Geniza Project.

lettre commerciale évoque le poivre mis en vente par les Vénitiens¹⁶⁸. Enfin, une lettre qui pourrait dater de la fin de la période fatimide signale l'arrivée de six navires vénitiens (*marākib al-banādiqa*) à Alexandrie¹⁶⁹.

Amalfi et Venise n'étaient évidemment pas les seules à souhaiter s'implanter en Égypte et en Orient en général. D'autres cités italiennes misaient sur le commerce avec les territoires fatimides pour asseoir leur puissance dans la péninsule. Les Génois et les Pisans ne comptaient donc pas demeurer en reste. Les Génois s'impliquèrent dans le commerce avec l'Égypte avant le début des croisades¹⁷⁰. Une lettre de la Geniza datée des années 1060 mentionne l'arrivée de navires « du pays des *Rūms*, de Gênes et d'ailleurs (*wašala min balad al-Rūm min Jinuwā wa-ghairihā*) »¹⁷¹. Les croisades contribuèrent à renforcer la navigation des Génois vers Alexandrie¹⁷². Dans une lettre qui semble dater du XII^e siècle, des Génois furent arrêtés sur ordre du *sultān* (*qad qabaḍa al-sultān, 'azza Allāh našrahu, 'alā al-janwiyyīn*). L'auteur semble indiquer que cela porta un coup aux affaires des chrétiens (*Rūm*)¹⁷³. L'absence de date rend difficile l'interprétation, mais il s'agissait peut-être d'une mesure de rétorsion contre le soutien que Gênes apportait aux Francs. Dans tous les cas, à cette époque, les Génois étaient autorisés à se rendre à Fustāt pour traiter leurs affaires comme l'atteste une lettre adressée par un marchand génois à un compatriote¹⁷⁴. Le trafic entre Gênes et l'Égypte s'accrut peu à peu et une lettre datée du 28 août 1140 annonce l'arrivée à Alexandre d'un convoi composé

168 ENA NS 2, I, f. 6, recto, l. 16-18, éd. Frenkel, *Alexandria*, doc. 14, p. 275-279.

169 ENA 2738, f. 7, l. 1-2, éd. Friedberg Geniza Project.

170 Jacoby, « The supply of war material to Egypt in the Crusader period », p. 102-132. Jacoby, « Les Italiens en Égypte aux XII^e et XIII^e siècles : du comptoir à la colonie ? » p. 76-89. Kedar, « Mercanti genovesi in Alessandria d'Egitto negli ani sessanta del secolo XI », II, p. 26, note 9.

171 TS 10 J 16 f. 17, recto, l. 22, éd. Princeton Geniza Project. Udovitch, « A Tale of two Cities : commercial relations between Cairo and Alexandria during the second half of the 11th century », p. 149-151.

172 Krueger, « Genoese trade with northwest Africa in the Twelfth Century », p. 377-391. Krueger, « The wares of exchange in the genoese African traffic in the Twelfth Century », p. 57-71. Kedar, « Mercanti genovesi in Alessandria d'Egitto negli ani sessanta del secolo XI », II, p. 21-30.

173 Bodl. MS. Heb. b.3, fol. 26, recto, l. 13-14, éd. Gil, *Malkhūt*, IV, doc. 794, p. 585-586. Gil date la lettre de 1065 environ sans qu'aucun argument ne plaide en faveur de cette datation. Si l'évocation des Génois à cette date est plausible, la mention, dans la même lettre du départ de marchands vers Aden amène à penser qu'il faut plutôt dater la lettre du XII^e siècle. Dans ses notes personnelles (sur le site du Princeton Geniza Project, à la référence de la lettre), Shelomo Dov Goitein voit là un texte du premier quart du XII^e siècle, ce qui correspond assez bien au contexte de lutte contre les croisés et expliquerait l'évocation de l'aide divine en faveur du souverain.

174 Wattenbach, *Iter Austriacum*, doc. xx, p. 80.

de douze navires originaires de Gênes¹⁷⁵. L'intérêt des Génois pour l'Égypte se comprend d'autant mieux que ces derniers ne bénéficiaient d'aucun privilège à Constantinople. Ainsi, les actes notariés renseignant le commerce avec l'Égypte se multiplient au XI^e siècle. Alexandrie apparaît dans cent trois actes du notaire génois Giovanni Scriba. Ce port constituait le lieu de destination dans plus de soixante de ces actes passés entre 1154 et 1164¹⁷⁶. En 1161, sur les soixante-six contrats conclus à Gênes, quatorze impliquaient Alexandrie¹⁷⁷. En outre, le manuscrit du recueil de Giovanni Scriba contient plusieurs feuillets sur lesquels se trouve une inscription en arabe. Plusieurs mots sont illisibles et rendent la compréhension générale du texte difficile, mais le texte semble signifier que les marchands chrétiens en provenance des territoires Francs de Palestine pouvaient commercer librement en Égypte. Peut-être le port en question était-il Alexandrie¹⁷⁸. Le style calligraphique utilisé rappelle celui des textes officiels fatimides. L'inscription laisse penser que des accords furent conclus entre les plus hautes autorités égyptiennes et certains fournisseurs originaires de Gênes. Cette hypothèse est, sinon confirmée, au moins confortée par un document officiel fatimide adressé au calife al-Āmir (r. 1101-1130). Le calife y est informé de l'arrivée à Alexandrie de plusieurs marchands chrétiens

175 TS 10 J 10, f.23, recto, l. 9-11, éd. Goitein, Friedman, *Sefer Hōdū*, IV, doc. 73, p. 383.

176 La répartition chronologique des cent trois actes est approximativement la suivante : 1154 (1 acte), 1155 (1 acte), 1156 (14 actes), 1157 (13 actes), 1158 (16 actes), 1159 (2 actes), 1160 (16 actes) 1161 (20 actes), 1164 (10 actes) cf. Giovanni. Scriba, 1935, I, doc. 1 p. 1, doc. 27 p. 14, doc. 69 p. 37, doc. 73 p. 39, doc. 104 p. 56, doc. 105 p. 56, doc. 111 p. 59, doc. 113 p. 60, doc. 114 p. 61, doc. 117 p. 62, doc. 118 p. 62, doc. 119 p. 63, doc. 180 p. 95, doc. 211 p. 112, doc. 213 p. 113, doc. 214 p. 113, doc. 220 p. 118, doc. 231 p. 124, doc. 238 p. 129, doc. 241 p. 131, doc. 243 p. 132, doc. 246 p. 133, doc. 252 p. 136, doc. 263 p. 142, doc. 275 p. 148, doc. 354 p. 184, doc. 385 p. 202, doc. 392 p. 207, doc. 393 p. 208, doc. 394 p. 208, doc. 413 p. 219, doc. 425 p. 226, doc. 426 p. 227, doc. 427 p. 227, doc. 435 p. 232, doc. 436 p. 232, doc. 437 p. 233, doc. 444 p. 236, doc. 457 p. 242, doc. 466 p. 247, doc. 514 p. 275, doc. 575 p. 311, doc. 578 p. 314, doc. 606 p. 329, doc. 610 p. 331, doc. 649 p. 350, doc. 658 p. 354, doc. 661 p. 356-357, doc. 665 p. 358, doc. 669 p. 361, doc. 698 p. 377, doc. 699 p. 378, doc. 702 p. 379, doc. 705 p. 380, doc. 708 p. 382, doc. 718 p. 388, doc. 721 p. 390, doc. 746 p. 402, doc. 752 p. 405 ; II, doc. 822 p. 8, doc. 827 p. 11, doc. 850 p. 23, doc. 851 p. 23, doc. 852 p. 23, doc. 871 p. 32, doc. 876 p. 36, doc. 877 p. 36, doc. 879 p. 37, doc. 880 p. 38, doc. 882 p. 39, doc. 883 p. 39, doc. 884 p. 40, doc. 885 p. 40, doc. 886 p. 40, doc. 892 p. 43, doc. 894 p. 44, doc. 895 p. 44, doc. 897 p. 45, doc. 1276 p. 232, doc. 1278 p. 233, doc. 1282 p. 235, doc. 1284 p. 235, doc. 1285 p. 236, doc. 1286 p. 236, doc. 1287 p. 237, doc. 1294 p. 240, doc. 1301, p. 243, doc. 1303 p. 244, doc. 1A p. 250, doc. 2A p. 270, doc. 3A p. 275, 9A p. 300.

177 Abulafia, *The Two Italies*, p. 119.

178 Giovanni Scriba, fol. 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173 II, p. 259-273. « [...] les [marchands] *Rūm* qui importent et exportent soient traités comme Dieu l'impose à ses créatures et [...] les [marchands] en provenance de Syrie (*al-shāmīyyīn*) et toutes les autres races de Francs. Comment cela peut-il vous arriver de nos jours [...] le dialogue officiel est renouvelé [...] ». Cf. Amari, *Nuovi Ricordi*, tavola II, III, IV et p. 39.

avec leurs cargaisons de bois. Parmi eux se trouvait un marchand génois du nom de *Bunsignun al-Janwī* et de cinq autres *Rūms* dont un Amalfitain¹⁷⁹. Le rapport fait au calife, s'il témoigne de l'intérêt de ce dernier pour la construction navale, s'expliquerait d'autant mieux qu'il existait un accord écrit avec les marchands en question et notamment les Génois. Cela expliquerait ce texte arabe écrit en plein milieu de la page d'un traité notarial évoquant le commerce des Génois avec Alexandrie. Il est significatif que dans son traité commercial, Makhzūmī, pour illustrer ses propos relatifs aux convois de navires dits *Rūms* parvenant à Alexandrie depuis la Crète, cite l'exemple d'un Génois répondant sans doute au nom de Guglielmo (*K-L-M-L-M-Ū-Ā al-Janwī*)¹⁸⁰.

Les Pisans accrurent à leur tour leur présence sur les bords du Nil. Au milieu du XII^e siècle, le géographe al-Zuhri mentionnait que leurs bateaux fréquentaient en grand nombre les eaux égyptiennes¹⁸¹. Notre hypothèse est que les Italiens, d'abord intéressés par les produits typiquement égyptiens, notamment le lin, vinrent de plus en plus en Égypte pour se procurer les marchandises issues du commerce de la mer Rouge à laquelle il n'avait pas accès autrement. Selon nous, sans délaisser totalement les produits égyptiens, les Italiens investirent de plus en plus dans les épices qui étaient présentes de longue date en Égypte, mais qui arrivèrent de plus en plus massivement sur les marchés égyptiens où ils trouvaient désormais un débouché international comme en attestent les lettres de la Geniza. Si les Italiens formaient le groupe le plus actif, ils n'étaient pas les seuls parmi les puissances chrétiennes à accoster dans les ports fatimides du bassin oriental de la Méditerranée. En 1047, Nāṣir-i Khusraw atteste de la présence de navires maghrébins, mais aussi grecs, andalous et européens (*kashtihā* [...] *aṭraf Rūm wa-Franka wa-Andalus wa-Maghrib*) dans les ports syro-palestiniens et notamment à Tripoli¹⁸². On note la nette différenciation dans le texte entre les navires grecs, ou *Rūms*, et ceux qualifiés de Francs¹⁸³. La présence de ces derniers est confirmée dans les années 1090 par

179 TS Ar. 38, f. 138, recto, l. 9-10. Ce document a été édité, avec une photographie de l'original, par Samuel Miklos Stern. Cf. Stern, « An original document from the fatimid chancery concerning italian merchant », II, p. 529-538. Le Friedberg Jewish Manuscript Society, moteur de recherche sur les lettres de la Geniza permet désormais de consulter une photographie haute définition du manuscrit et de clairement lire le nom du marchands génois.

180 Makhzūmī, *Minhāj*, p. 55.

181 Zuhri, *Kitāb al-jaghrafīyya* p. 229.

182 Nāṣir-i Khusraw, *Sefer Nameh*, p. 17 (texte persan).

183 Cette dernière dénomination est problématique car elle servait alors à désigner à la fois les Grecs ainsi que les marchands de certaines cités du sud la péninsule italienne qui comme Amalfi, Salerne, Gaëte ou encore Bari, se trouvaient sous l'autorité théorique de Constantinople.

une lettre de la Geniza qui signale la présence à Tyr de commerçants francs (*al-Frānj*) et de *Rūms* (*al-Rūm*)¹⁸⁴. Ce dernier terme n'est pas sans poser de difficultés d'interprétation car il servait alors à désigner à la fois les Grecs ainsi que les marchands de certaines cités du sud la péninsule italienne qui comme Amalfi, Salerne, Gaëte ou encore Bari, se trouvaient sous l'autorité théorique de Constantinople. Le récit de voyage de Benjamin de Tudèle montre à quel point l'horizon commercial fatimide s'était élargi tout au long du XII^e siècle et que désormais, Alexandrie attirait des marchands originaires de toutes les puissances européennes ou presque. Benjamin de citer Valence (*Valinsiya*), la Toscane (*Toscanah*), la Lombardie (*Lombardiyah*), l'Apulie (*Puliah*), Amalfi (*Malfi*), la Sicile (*Sikilyah*), Raguse (?) (*Rakufiyah*), la Catalogne (*Kartuyah*), l'Espagne (*Ispaniyah*), le Roussillon (?) (*Russiya[an]*), l'Allemagne (*Alemaniyah*), Saxe (*Shoshnah*), Danemark (*Denamarka*), la Galice (?) (*Galats*), la Flandre (*Flandrish*), Hitar (?), la Normandie (*Lurmandiyah*), la France (*Fransiyah*), le Poitou (*Peytu*), l'Anjou (*Angu*), la Bourgogne (*Burgundiyyah*), Medianah (?), la Provence (*Provintsiyyah*), Gênes (*Ginoah*), Pise (*Pisha*), la Gascogne (*Gashkuniyyah*), l'Aragon (*Aragon*), la Navarre (*Navarah*)¹⁸⁵.

Étrangement, la liste proposée par Benjamin de Tudèle ne dit toutefois rien de la présence de marchands originaires des territoires byzantins et invite à se demander si l'élargissement de l'horizon vers l'ouest de la Méditerranée s'était accompagné d'un mouvement inverse du côté byzantin. Nous avons vu comment au X^e siècle, des vaisseaux grecs abordaient dans des ports maghrébins pourtant assez éloignés de Constantinople. La prise de contrôle de l'Égypte et surtout l'installation des forces fatimides sur les côtes syriennes ravivèrent certes les tensions entre les deux puissances, mais contribuèrent aussi à les rapprocher géographiquement. La description que livre Nāṣir-ī Khusraw de Tripoli signale bien qu'en dépit du contexte militaire parfois difficile, les affaires n'avaient pas cessé pour autant. De passage à Tinnīs, le voyageur persan témoigne indirectement de la poursuite des relations commerciales entre l'Égypte et la capitale de l'Empire byzantin. Il précise en effet la durée de la traversée par mer jusqu'à Constantinople¹⁸⁶. L'archéologie navale vient compléter la documentation écrite quant à ces relations commerciales. Si l'on en croit sa cargaison, l'épave retrouvée à Serçe Limani, sur les côtes de l'actuelle Turquie, mais, à l'époque, dans les eaux byzantines, et qui daterait des années 1020, provenait des littoraux fatimides¹⁸⁷. La cargaison se composait d'une grande

184 TS LOAN 35, feuillet 4, l. 9, éd. Gil, *Eretz Yisra'el*, III, doc 603, p. 521-525.

185 Benjamin de Tudèle, *Itinerary*, I, p. 157.

186 Nāṣir-ī Khusraw, *Sefer Nameh*, p. 51.

187 Bass, Matthews, Steffy, Van Doorninck, *Serçe-Limani*, I, p. 4.

quantité d'objets en verre, notamment des aiguières dont la ressemblance avec les modèles fatimides est frappante¹⁸⁸. Les tessons de céramiques retrouvées dans l'épave montrent de nombreuses similitudes avec des céramiques originaires des territoires fatimides¹⁸⁹. Dans les années 1030-1040, un document rédigé à Fustât indique que les marchands dits *Rūms* se rendirent à Fustât (*Miṣr*) et raflèrent littéralement tout le bois de *ūd*, sans doute du bois d'aloès qui produisait une odeur à la combustion, présent sur le marché¹⁹⁰. L'intérêt des Byzantins pour l'encens, indispensable au culte orthodoxe, n'est plus à démontrer. Il n'est donc pas impossible que les *Rūms* en question aient été des Byzantins chargés de venir se procurer un élément essentiel à la célébration de leurs cérémonies religieuses. Dans un document rédigé à Alexandrie, dans les années 1070 ou 1080, l'auteur différencie assez nettement l'origine des marchands puisqu'il signale à la fois des *Rūms*, un Vénitien (*al-Banādiqa*) et un marchand de Constantinople (*tājir min al-Qustantīna*)¹⁹¹. Si le terme *Rūm* employé ici désigne des commerçants italiens sans doute originaires d'une cité du sud de la péninsule, il semble raisonnable de penser que le marchand de Constantinople était bien un ressortissant de l'Empire byzantin. Dans une lettre datée sensiblement de la même période, l'auteur, un certain Nissīm, signale la présence à Alexandrie de Constantinopolitains (*al-Qustantīnīn*), de Vénitiens (*al-Banādiqīn*) et de Crétois (*al-Iqrīṣhīn*) ne laissant là encore guère de doute sur la nationalité des marchands en question¹⁹². À l'extrême fin des années 1090, une lettre rédigée à Alexandrie signale que des marchands *Rūms* n'attendaient plus que l'arrivée de deux autres bateaux en provenance de Constantinople (*markabayn tusal m[in] Qus[ta]ntīna*) pour partir vers Fustât¹⁹³. Enfin, dans une lettre écrite à Alexandrie à la veille des croisades, l'auteur demande à son partenaire commercial demeuré à Fustât de conserver les fibres de palme car des *Rūms* particulièrement intéressés par cette marchandise étaient en train d'arriver depuis Damiette¹⁹⁴. Ce port constituait le principal point d'entrée en Égypte pour les navires arrivant de l'Orient. Il est selon nous peu probable que des marchands occidentaux aient emprunté ce passage, il s'agissait donc vraisemblablement de marchands venant des

188 Bass, Lledo, Matthews, *Serçe-Limani*, II, p. 22, 293-303.

189 Jenkins, « Early Medieval Islamic Pottery : the Eleventh Century reconsidered », p. 59-61. Pringle, « Medieval Pottery from Caesarea : The Crusader Period », p. 171-202.

190 DK XV, l. 9-10, éd. Gil, *Eretz Yisrāel*, III, doc 485, p. 178-183.

191 ENA NS 2, I, f. 6, recto, l. 12, 14, 14, 18, éd. Frenkel, *Alexandria*, doc. 14, p. 275.

192 ENA NS 2, f. 13, recto, l. 3-4, éd. Princeton Geniza Project.

193 TS 12. 693, verso, l. 16, éd. Frenkel, *Alexandria*, doc. 25, p. 334.

194 TS 10 J 16, f. 2, recto, l. 8-9, éd. Goitein, Friedman, *Sefer Hōdū*, II, doc. 11-7, p. 113. Gil, *Malkhūt*, IV, doc. 679, p. 255-258.

territoires byzantins. L'ensemble de ces documents témoigne clairement de la vitalité des échanges commerciaux entre les territoires fatimides et les territoires sous domination byzantine. La présence à Fustât même des marchands grecs constituait une forme de privilège qui n'était en réalité octroyé qu'à peu de cités à cette époque. Cela constitue une preuve supplémentaire des liens commerciaux assez étroits qui unissaient finalement les deux puissances¹⁹⁵.

Au XII^e siècle, les mentions de la présence de navires et de marchands d'origine byzantine en Égypte sont moins nombreuses et, comme nous l'avons vu, Benjamin de Tudèle ne les mentionne pas. Il semble peu probable que la présence des croisés ait totalement stoppé le commerce entre les territoires fatimides et les territoires byzantins, mais il n'est pas impossible que les vaisseaux italiens aient capté l'essentiel du trafic, musulman comme byzantin. La difficulté d'interprétation du vocable *rūm* constitue évidemment un problème quant à l'identification précise des marchands désignés de la sorte. L'analyse de la documentation permet néanmoins de constater quelques phénomènes linguistiques susceptibles d'éclairer un peu mieux l'origine de certains marchands. Nous avons en effet constaté à plusieurs reprises comment aux X^e-XI^e siècles, le mot *rūm* recouvrait finalement une grande variété de nationalités, mais en général plutôt des Italiens. Les auteurs des lettres étaient néanmoins tout à fait capables de clairement identifier les marchands auxquels ils avaient affaire. Avec l'essor du commerce maritime et la multiplication des étrangers dans les ports fatimides, il devint sans doute de plus en plus nécessaire de préciser aux partenaires commerciaux à qui étaient adressées les lettres, la nationalité précise des marchands, car ces derniers n'avaient pas tous les mêmes produits à proposer à la vente et n'avaient pas forcément les mêmes besoins, ou de façon de traiter les affaires. Ainsi, au XII^e siècle, il est possible que le champ de nationalités que recouvrait le terme *rūm* aux siècles précédents se soit restreint pour désigner de plus en plus souvent, mais jamais exclusivement, des marchands originaires des territoires byzantins¹⁹⁶. Parmi les éléments qui étayaient cette hypothèse, on peut relever l'histoire d'un marchand de la communauté juive d'Alexandrie qui loua un local commercial à un marchand *rūm*. Ce dernier quitta la ville sans s'acquitter du loyer. Le marchand juif se plaignit au gouverneur et lui demanda de régler cette affaire¹⁹⁷. Le bailleur connaissait sans aucun doute parfaitement l'identité et l'origine du marchand inconvenant et, selon nous, *rūm* signifiait ici de manière précise un marchand

195 Kedar, « Byzantine trade with Egypt from the mid-tenth century to the fourth Crusade », p. 25-35. Laiou, « Byzantine Traders and Seafarers », p. 84-85.

196 Goitein, *Mediterranean Society*, I, p. 43.

197 TS 20 177, recto, l. 9-10, éd. Frenkel, *Alexandria*, doc. 37, p. 394-397.

grec à l'exclusion d'un marchand amalfitain, génois, pisan ou autre, autant de nationalités que l'on retrouve dans les lettres de la Geniza et que la victime aurait sans doute désignées de manière précise afin que l'émir puisse agir rapidement. Une autre lettre datée du 21 juillet 1137 écrite par un médecin juif installé à Séleucie (actuelle Silifke) est particulièrement intéressante car elle fournit des renseignements assez inédits sur le trafic maritime entre l'Égypte fatimide et les territoires grecs. Le contexte de la lettre correspond à l'avancée des troupes de Jean II Comnène (r. 1118-1143) vers Antioche alors tenue par Raymond de Poitiers. L'auteur indique notamment à son interlocuteur qu'il avait expédié plusieurs exemplaires de la même lettre afin d'être sûr qu'au moins l'une des missives atteindrait son but. Ainsi, l'auteur rapporte qu'en plus de l'exemplaire qui partait des environs de Séleucie à destination de l'Égypte, un autre exemplaire devait partir par Rhodes, un autre par Chios et enfin un dernier exemplaire par Constantinople pour ne compter que les cités de l'Empire byzantin mentionnées¹⁹⁸.

Un tel document permet de faire plusieurs constatations. Tout d'abord, pour des raisons de bons sens, il est impossible de penser que le même navire faisait la jonction entre ces différents ports et ramassait tous les exemplaires. Il s'agissait donc bien de quatre navires différents qui devaient partir des territoires grecs en direction de l'Égypte. Si rien n'atteste que ces navires étaient biens grecs et pas italiens, notamment vénitiens dont on sait qu'ils étaient désormais très présents dans ces eaux depuis la prise de Modon en 1125, ou encore le sac de Rhodes, de Chios et de la plupart des îles du Dodécanèse dans ces mêmes années 1120, il y a quand même quelques chances pour que certains au moins de ces navires aient été grecs¹⁹⁹. Même si les références aux marchands et aux bâtiments grecs en Égypte sont peu nombreuses, elles paraissent toutefois suffisamment crédibles pour pouvoir affirmer que même au XII^e siècle, alors que le commerce maritime était de plus en plus contrôlé par les vaisseaux européens, les marchands byzantins continuèrent à pratiquer le commerce maritime entre leurs territoires et l'Égypte fatimide. La présence des marchands grecs en Égypte se trouve en outre confirmée par Makhzūmī dans son *Minhāj*. Il signale notamment un navire de Crète (*markab min Iqrīṭish*), une île qui se trouvait encore sous domination byzantine²⁰⁰. Les liens commerciaux entre le califat fatimide de plus en plus menacé et les territoires byzantins se

198 TS 13 J 21, f. 17, l. 26-27, éd. Goitein, « A Letter of historical importance from Seleucia (Selefke), Cilicia, dated 21 July 1137 », *Tarbiz*, 27 (1958), p. 528-535. Traduction Goitein, « A Letter from Seleucia (Cilicia): Dated 21 July 1137 », p. 298-303.

199 Doumerc, *Venise et son empire en Méditerranée*, p. 26. Hazzlit, *Venetian Republic*, 1, p. 176-178.

200 Makhzūmī, *Minhāj*, p. 14.

maintinrent donc au XII^e siècle. Il serait néanmoins faux de penser que les croisades ne modifièrent en rien les échanges entre ces territoires.

L'installation progressive des croisés le long de la côte syro-palestinienne modifia sans aucun doute les conditions du commerce, car en l'espace de quelques années, les Francs s'emparèrent de la majorité des ports sous contrôle fatimide. Si cette situation ne pénalisait pas forcément les navires grecs, théoriquement alliés, la situation devenait très différente pour les navires musulmans. Après 1110, seuls Tyr et Ascalon demeuraient des étapes possibles pour les bâtiments musulmans qui souhaitaient remonter vers le nord. Le commerce maritime devenait toutefois très risqué pour ces navires. Lorsque les flottes hostiles naviguaient en Méditerranée orientale, les bateaux de commerce devaient être escortés par des bâtiments militaires pour pouvoir continuer leur activité en relative sécurité à destination des ports syro-palestiniens qui demeuraient encore sous le contrôle des autorités égyptiennes²⁰¹. Pour limiter les problèmes, les navires musulmans qui souhaitaient quitter l'Égypte vers les territoires grecs pouvaient traverser directement vers Chypre ou la Crète. Les conditions de navigation rendaient cependant cette option plus aléatoire et les marchands étaient sans doute trop attachés à la sécurité de leurs biens et de leurs personnes pour se risquer sur une route maritime peu sûre.

La première conséquence des croisades sur le commerce entre les territoires fatimides et les territoires byzantins fut donc d'avoir pénalisé la navigation des bâtiments musulmans qui souhaitaient atteindre les rivages byzantins. Le commerce maritime ne fut pas interrompu pour autant, mais les commerçants originaires des territoires fatimides durent s'adapter. Si la présence des croisés n'est pas à l'origine de la fréquentation de ces côtes par des navires marchands européens, les croisades fournirent une opportunité supplémentaire aux vaisseaux européens d'accoster sur les rives de la Méditerranée orientale. Pour ces navires, l'escale en Égypte fatimide constituait une étape essentielle de la saison maritime, mais pas la seule. Assez souvent, les marchands poursuivaient leur route vers les territoires francs et vers les ports byzantins. Ainsi, à défaut de pouvoir s'embarquer sur leurs propres bâtiments pour rallier les ports grecs, les marchands égyptiens eurent sans doute de plus en plus la possibilité de prendre place à bord des bâtiments chrétiens qui prévoyaient de remonter en direction des territoires grecs comme semble en attester un document de la Geniza dans laquelle un marchand demande à son interlocuteur, toujours à Fustât, s'il doit lui réserver une place à bord du navire *rūm* (*al-markab al-rūmī*) qui s'apprêtait à appareiller. Un autre document du XII^e siècle rapporte comment un marchand juif quitta Alexandrie à bord d'un

201 Cf. le chapitre consacré aux différents rôles de la flotte fatimide.

navire amalfitain. Le marchand raconte ses aventures et explique qu'à peu de distance de Constantinople, une attaque pirate contraignit le navire à fuir vers le sud et à rejoindre la Crète avant finalement de repartir et d'atteindre Amalfi près de 70 jours après le départ²⁰². Au XII^e siècle, il devint sans doute plus sûr pour les marchands originaires du monde musulman de naviguer sur des vaisseaux chrétiens que sur des navires battant pavillon musulman et notamment fatimide. En 1135, il semble bien qu'un ambassadeur fatimide embarqua à bord d'un bâtiment où se trouvaient des marchands génois²⁰³. La lettre écrite par le marchand italien ne dit rien de l'origine du navire, mais gageons qu'il n'aurait pas manqué de signaler qu'il embarquait à bord d'un bâtiment officiel fatimide. Il faut plutôt penser qu'il s'agissait d'un navire chrétien qui, à ce moment-là, pouvait passer relativement inaperçu et donc arriver à destination sans trop de difficultés.

La lettre ne précise pas l'identité du navire, qui pourrait aussi être un vaisseau originaire d'Italie du Sud, ni évidemment les motifs de l'ambassade qui se déroule toutefois dans un contexte particulier. À cette époque, le vizir fatimide était l'Arménien Bahrām (v. 1134-1136), qui fut plus tard accusé d'avoir fait venir en Égypte de nombreux compatriotes au point d'inquiéter les musulmans²⁰⁴. Selon les études menées sur ce personnage, il était sans doute en relation avec Roger II de Sicile qui souhaitait conclure une alliance avec les Arméniens d'Arménie. Pour le souverain de Sicile, Bahrām constituait l'intermédiaire idéal²⁰⁵. Les sources indiquent que face à l'inquiétude que suscitait la présence arménienne en Égypte et la concurrence au poste de vizir, Bahrām fut écarté du vizirat par le calife qui lui préféra alors un émir très en vue, Riḍwān al-Walakhshī (v. 1136-1138). Des troubles violents opposèrent Bahrām et ses troupes à celles du nouveau vizir. Les forces arméniennes de Bahrām obtinrent finalement un sauf-conduit. S'adressant aux soldats de Bahrām, le calife leur donna la possibilité de regagner « vos districts et vos pays » (*diyārikum, awṭānikum*), certainement la Cilicie d'où était originaire Bahrām, comme l'indique le texte de la lettre d'*amān* transmis par al-Qalqashandī²⁰⁶. Cela semble confirmer qu'il existait des relations régulières entre l'Égypte et cette région de l'Empire byzantin. L'allusion à Bahrām permet d'aborder la question du possible rôle des Arméniens comme intermédiaires du commerce entre le monde fatimide et

202 TS 8 JA 1, f. 5, l. 1-3, éd. Friedberg Geniza Project.

203 Wattenbach, *Iter Austriacum*, doc. XIX, XX, p. 79-80. Abulafia, *The Two Italies*, p. 75-76.

204 Canard, « Un vizir chrétien à l'époque fatimide : l'Arménien Bahram », p. 84-113. Imad, *Fatimid Vizierate*, p. 109-119.

205 Canard, « Une lettre du calife al-Hafiz à Roger II », p. 125-146.

206 Maqrīzī, *Itti'āz*, III, p. 194. Maqrīzī, *Muqaffā*, II, p. 295-296. Qalqashandī, *Ṣubḥ*, XIII, p. 325-326. Ibn al-Muqaffā', *Egyptian Church*, III-1, éd. p. 31, tr. p. 49-50.

les territoires byzantins. Sur cette question, il faut bien avouer que les sources claires font défaut. Néanmoins, la chose est loin d'avoir été impossible tant les Arméniens furent actifs et influents dans l'Égypte fatimide à partir des années 1070. Plusieurs personnalités d'origine arménienne, convertis à l'islam ou pas, jouèrent un rôle majeur dans l'histoire de la dynastie fatimide depuis Badr al-Jamālī à Ṭalā'ī b. Ruzzīk (v. 1154-1160) en passant par Bahrām²⁰⁷. Le rôle des troupes arméniennes dans l'armée fatimide n'est plus à démontrer²⁰⁸. Plusieurs chroniqueurs estimaient à trente mille la communauté arménienne d'Égypte à la fin du règne d'al-Mustanṣir qui, d'après Matthieu d'Edesse, aurait très bien accueilli le Catholicos Grégoire 11 le Martyrophile (r. 1065-1105), c'est-à-dire la plus haute autorité de l'Église arménienne. Le calife, à moins qu'il ne s'agisse de Badr, lui aurait promis de faire tout son possible pour que la communauté arménienne d'Égypte se multiplie et prospère²⁰⁹. Le chiffre de trente mille n'est évidemment pas à prendre au sens strict tant il apparaît dans plusieurs textes et pour des périodes différentes. Il montre néanmoins que les Arméniens formaient une communauté non négligeable sur les berges du Nil. À l'époque du vizirat de Bahrām, plusieurs sources attestent qu'il arrivait en Égypte toujours plus d'Arméniens par mer et, là encore, certains historiens accusent le vizir d'avoir fait venir entre vingt et trente mille de ses compatriotes²¹⁰. Les divers passages concernant l'installation de Bahrām, la venue de ses frères un peu plus tard et les textes relatifs aux Arméniens arrivant par la mer s'ajoutent à l'épisode du sauf-conduit et nourrissent l'hypothèse de relations maritimes entre l'Égypte et les côtes de Cilicie. Cela suggère que les Arméniens pouvaient jouer un rôle dans le commerce entre l'Égypte fatimide et les territoires byzantins, notamment Constantinople où il existait aussi une forte communauté arménienne.

1.6 *Les cycles du commerce en Méditerranée*

L'analyse du corpus des mille quatre cent soixante-cinq documents édités par Moshé Gil fournit quelques éléments de réflexion quant à l'évolution des échanges durant la période considérée ici²¹¹. Si les lettres de la Geniza ne concernent presque que des marchands de confession juive, notamment

207 Dadoyan, *Fatimid Armenians*, p. 107-178.

208 Lev, *State and Society*, p. 95-96. Hamblin, *Fatimid Army*, p. 153-159.

209 Le texte parle en effet de roi des Égyptiens et le nom du calife n'est pas mentionné. Cf. Matthieu d'Edesse, *Chronique*, p. 177. Dadoyan, *Fatimid Armenians*, p. 86-87.

210 Ibn Muyassar, *Akhbār Miṣr*, p. 123-125. Ibn Taghrī Birdī, *Nujūm*, v, p. 214-242. Maqrīzī, *Ittī'āz*, III, p. 158-159.

211 Il faut néanmoins préciser que certaines datations proposées par Gil demeurent problématiques.

ceux qui suivaient le rite de la yeshiva de Jérusalem, il n'en demeure pas moins que ces hommes naviguaient la plupart du temps à bord de navires armés par des propriétaires originaires du *dār al-islām*, à défaut d'être musulmans eux-mêmes²¹². Les lettres de la Geniza constituent alors un témoignage indirect d'une certaine maîtrise de la navigation par des ressortissants du monde musulman. La diminution du nombre de lettres peut, au contraire, être interprétée de plusieurs manières. Elle peut en effet être perçue comme un ralentissement général du volume du commerce ou comme le signe d'un désengagement des marchands juifs du commerce maritime. Cela peut aussi être vu comme la prise de contrôle de ce commerce par d'autres réseaux commerciaux issus, eux aussi, du *dār al-islām*, mais dont les lettres commerciales n'ont pas été conservées ou retrouvées. Enfin, et c'est l'option la plus probable, cela peut être interprété comme la preuve que le commerce maritime était désormais maîtrisé par les marchands européens. Dans tous les cas, que ce soient les lettres mentionnant les ports syro-palestiniens ou celles évoquant l'Ifrīqiyya et la Sicile, la chronologie de leur rédaction n'est pas anodine.

L'étude de la chronologie de rédaction des lettres met en lumière la croissance progressive des relations maritimes entre les divers territoires sous influence fatimide. Les lettres concernant la Syrie-Palestine et celles échangées entre l'espace siculo-maghrébin et l'Égypte se multiplient dans la première moitié du XI^e siècle. Partout, les années 1050-1060 constituent les décennies durant lesquelles les échanges furent sans doute les plus intenses. Pour le Bilād al-Shām, on note en effet environ cinquante-cinq lettres écrites durant ces vingt années contre seulement trente et une lettres pour la période 1000-1049 et vingt-quatre pour la période 1070-1119²¹³. Entre les années 1060 et les années 1070, on assiste à l'inverse à une nette diminution du nombre de lettres avec seulement quatre documents. Ce phénomène peut être interprété comme un ralentissement du commerce entre ces divers espaces. Dans l'espace siculo-maghrébin, la chronologie est sensiblement la même. La période 1050-1069 domine largement puisque 68% des lettres évoquant le Maghreb correspondent à cette période et c'est 59% pour les lettres mentionnant la Sicile²¹⁴. Dans les deux cas, il y a un effondrement du nombre de lettres échangées dans

212 Selon Shlomo Dov Goitein, on trouve peu de référence à des armateurs juifs. Cf. Goitein, *Mediterranean Society*, I, p. 311-312.

213 Si l'on considère la chronologie dans le détail on obtient pour les deux villes : 1000's : 1 lettre. 1010's : 5. 1020's : 10. 1030's : 9. 1040's : 7. 1050's : 30. 1060's : 25. 1070's : 4. 1080's : 7. 1090's : 11. 1100's : 1. 1110's : 1. Dans cet ensemble, si l'on ne considère que Ty, on obtient pour chacune des décennies mentionnées : 1 ; 5 ; 9 ; 8 ; 6 ; 26 ; 18 ; 2 ; 5 ; 11 ; 1.

214 118 documents sur 173 si l'on ne prend en compte que les lettres mentionnant Mahdia et Tripoli.

les années 1070 et même après car le niveau des années 1050-1060 n'est jamais retrouvé.

Le contexte géopolitique particulièrement houleux en Égypte ainsi qu'en Syrie-Palestine ou en Ifrīqiyya n'est pas étranger à ce ralentissement de l'activité commerciale. En Ifrīqiyya, la pénétration des tribus arabes dites hilaliennes à partir de 1052 contribua à accélérer le phénomène de maritimisation de l'économie puisque les marchands préféraient désormais prendre la mer pour commercer avec l'Égypte. En Égypte, la guerre civile (1065-1073) sévit à partir du milieu des années 1060 et ce n'est pas un hasard si sur les vingt-cinq lettres concernant le Bilād al-Shām rédigées durant cette décennie, vingt furent écrites entre 1060 et 1065²¹⁵. Après quoi, le littoral égyptien échappa largement au contrôle des autorités centrales. Les marchands de la Geniza, comme les autres d'ailleurs, éprouvèrent les plus grandes difficultés à circuler entre les ports du delta et Fustāt à cause de l'insécurité qui régnait dans cette zone. En Syrie-Palestine, les années 1060 et 1070 correspondent aussi à des remises en cause de l'autorité fatimide. À l'intérieur des terres, l'ordre fatimide fut ébranlé par les Seldjoukides tandis que sur le littoral, les cités côtières, Tyr en premier lieu, suivie par les autres, rejetaient aussi le pouvoir égyptien²¹⁶. À Tyr même, la période d'indépendance de la cité – de 1066 à 1089-1090 environ – correspond à une diminution notable du nombre de documents échangés avec Alexandrie ou Fustāt, alors que la cité d'Hiram constituait auparavant le premier port d'exportation du Bilād al-Shām vers l'Égypte. Après 1073, malgré le retour à un calme relatif au moins en Égypte où Badr avait peu à peu ramené le calme, le volume des lettres échangées ne permet pas de parler d'un redécoupage des relations commerciales avec Tyr. On ne trouve en effet que sept documents en vingt ans. Il faut attendre les années 1090, donc une phase de reprise en main de la cité par les autorités égyptiennes, pour noter plus de dix documents envoyés entre Tyr et l'Égypte. Il semble donc que la période d'autonomie de la cité provoqua une certaine défiance à l'encontre de la ville rebelle de la part des marchands de la Geniza.

Ce phénomène s'explique par la pression et le contrôle que les autorités douanières égyptiennes exerçaient sur les commerçants. Tyr était le port le mieux équipé de la côte syro-palestinienne. Les marchands, avec leurs habitudes et leurs réseaux, ne délaissèrent sans doute pas délibérément le havre qui garantissait sans doute le mieux la sécurité des marchandises et des bateaux

215 Dans la même logique sur les 4 lettres des années 1070, 3 d'entre elles sont postérieures à l'arrivée au pouvoir de Badr en 1073. Si l'on fait le compte pour la période intermédiaire de 1066-1073 qui correspond aux années noires, on ne trouve que 2 lettres.

216 Bianquis, *Damas et la Syrie*, II, p. 617-652. Gil, *Palestine*, p. 409-417.

de tout le littoral. Il fallait une pression extérieure pour les obliger à détourner leurs activités commerciales vers d'autres sites portuaires. Qui d'autre que la puissante administration égyptienne pouvait inciter les marchands à ne plus utiliser les aménités qu'offraient Tyr ? Les autorités du Caire voyaient sans doute d'un très mauvais œil les liens étroits qui s'étaient noués entre Ibn Abī 'Uqayl, le cadī rebelle, et les Seldjoukides, alors en pleine expansion. La force s'était avérée impuissante à faire revenir la cité dans le giron égyptien. L'attitude du cadī, dont une partie des revenus provenait du commerce maritime, ne pouvait demeurer impunie. Il est probable qu'à défaut de pouvoir reprendre par la force la cité portuaire, il fallait trouver un autre moyen d'affaiblir un homme qui fondait une partie de sa fortune sur le commerce, en armant notamment des navires qu'il louait aux commerçants, en percevant des taxes douanières ou en accueillant les marchands et leurs biens dans son *khān*. Les Fatimides décidèrent sans doute de priver le cadī de ses principales ressources et de placer la lutte sur le terrain économique et plus particulièrement celui du commerce maritime.

Les sources narratives ne disent rien d'une telle politique qui transparaît toutefois dans plusieurs lettres de la Geniza. En taxant davantage les navires qui arrivaient de Tyr que ceux des autres ports, les autorités égyptiennes pouvaient inciter les marchands à exporter leurs produits depuis un autre port du littoral syro-palestinien. Comme il n'existait a priori pas de règle stricte de taxation, les taux pouvaient varier selon le bon plaisir des autorités égyptiennes. Ainsi, alors qu'en juin 1054, la situation entre Tyr et Le Caire n'était pas encore dégradée, les marins descendus à terre à Alexandrie rembarquèrent aussitôt après s'être vus signifié que s'ils débarquaient leurs marchandises un droit élevé serait exigé d'eux (*'alayhim wājib kathīr*)²¹⁷. Les raisons d'une telle attitude des autorités portuaires d'Alexandrie à l'égard d'une embarcation appartenant au cadī de Tyr ne sont pas précisées. Peut-être s'agissait-il d'une mesure de rétorsion contre les intérêts économiques d'un membre du puissant clan des Banū 'Uqayl qui, à l'intérieur de la Syrie et en Iraq s'étaient finalement ralliés aux Seldjoukides. En tout cas, cela suggère que même en temps de paix les autorités pouvaient prélever un droit supérieur à un navire précis pour un prétexte quelconque. De ponctuelle, la taxation supplémentaire pouvait devenir pérenne lorsque les relations se tendaient. Cela contribuait à décourager tous ceux qui avaient l'habitude d'exporter des marchandises vers l'Égypte depuis Tyr. Cette hypothèse se trouve en quelque sorte renforcée par l'analyse de la chronologie des lettres mentionnant Tyr. Durant les années 1060, sur les dix-huit documents, seize sont antérieurs à l'année 1066-1067 qui marque le

217 ENA NS 22, f. 1, recto, l. 7-9, éd. Gil, *Malkhūt*, III, doc. 547, p. 821.

début de la révolte du *cadi* de Tyr. La dernière lettre évoquant un de ses navires porte d'ailleurs la date de 1067. Plusieurs documents montrent à quel point, dans les ports égyptiens, les autorités douanières étaient sourcilieuses et procédaient à une inspection poussée des navires et de leurs passagers²¹⁸. Durant la grande période d'autonomie de Tyr et des autres cités littorales, les autorités portuaires égyptiennes examinèrent de plus près la provenance des navires afin de pénaliser ceux identifiés comme appartenant ou arrivant des cités rebelles.

Les marchands qui avaient l'habitude de passer par Tyr furent donc contraints de trouver d'autres ports de départ. En ces temps de multiplication des révoltes urbaines sur la côte syro-palestinienne, les solutions de rechange se faisaient de plus en plus rares. Le seul port encore entre les mains des Fatimides, Ascalon, n'offrait aucun avantage maritime. Durant les années 1040-1050, période faste pour le commerce, la cité n'apparaît quasiment pas dans les lettres de la Geniza. Pourtant, malgré ses handicaps, la ville côtière attira davantage de marchands et concentra dès lors une partie au moins du trafic commercial de la région. Les références à Ascalon se multiplient durant la période de révolte de Tyr et des autres cités de la côte²¹⁹. Loin d'assister à un ralentissement du trafic maritime, c'est davantage une réorganisation de ce dernier que les lettres permettent de constater. Les marchands choisirent en effet de privilégier une ville qui demeurait fidèle au Caire, même si la cité n'offrait pas les mêmes capacités et les mêmes infrastructures portuaires que les ports désormais rebelles²²⁰. Ce sont avant tout des raisons politiques qui expliquent le décollage du trafic maritime d'Ascalon au moment où les navires de commerce avaient plutôt tendance à désertter les autres ports de la région. Les troubles qui se développèrent ensuite en Palestine confortèrent la ville-garnison dans

218 Sur les contrôles poussés des autorités douanières d'Alexandrie : Makhzūmī, *Minhāj*, p. 45-46. TS 8 J 27 f. 2 et Or 1080 J f. 167, éd. Gil, *Malkhūt*, 111, doc. 447, p. 484-488 ; doc. 448, p. 489-492. Tr. Udovitch, « Alexandria in the 11th and 12th Centuries. Letters and documents of the Cairo Geniza merchants : an interim balance sheet », p. 106-110. Ibn Jubayr, *Rihla*, éd. p. 39-40, tr. p. 75.

219 Dans le détail nous avons 51 documents qui mentionnent Ascalon. La répartition chronologique des lettres se fait comme suit : 1000's et 1010's : 0 lettre. 1020's : 2. 1030's : 1. 1040's : 3. 1050's : 4. 1060's : 8. 1070's : 5. 1080's : 5. 1090's : 10. 1100's : 2. 1110's : 3. 1120's : 0. 1130's : 3. 1140's : 1. 1150's : 0. 1160's : 0. 1170's : 0.

220 Parmi les quelques éléments qui semblent témoigner qu'avant les années 1070, Ascalon n'était pas considérée comme un vrai port il y a le témoignage de géographe du x^e siècle ainsi que celui de Nāṣir-ī Khusraw. Ce dernier confirme la prospérité de la ville, mais ce n'est pas de la cité qu'il s'embarque pour Tinnīs, mais d'une bourgade plus au sud ; Thineh près d'al-Farama. Cf. Muqaddasī, *Aqālīm*, p. 174. Nāṣir-ī Khusraw, *Sefer Nameh*, p. 49.

son nouveau rôle commercial. Les fortifications d'Ascalon renforcèrent son attrait auprès des marchands des cités voisines qui disposaient d'un meilleur port, mais dont les murailles paraissaient moins aptes à protéger les hommes et les marchandises. Un document de 1098 prouve ce nouvel état d'esprit des marchands. Certains commerçants de Césarée manifestèrent la volonté de venir s'installer à Ascalon où les fortifications étaient de meilleure qualité²²¹. La lettre témoigne qu'ils durent obtenir l'autorisation du cadi d'Ascalon pour pouvoir résider dans la cité de plus en plus peuplée. On sait par ailleurs que les cadis des villes littorales s'occupaient aussi des taxes d'arrivée et de départ et remettaient les bons (*ruqa*) d'autorisation de sortie de la ville. Il s'agissait là d'un moyen parmi d'autres dont disposaient les Fatimides pour contrôler le trafic en provenance du Bilād al-Shām, mais il en existait d'autres.

L'analyse de la chronologie de rédaction des documents de la Geniza se rapportant à l'Ifrīqiyya et à la Sicile révèle aussi des éléments qui témoignent d'une évolution de la configuration des réseaux commerciaux et maritimes. Comme au Bilād al-Shām, les années 1070 correspondent à un net recul du commerce provoqué par la guerre civile égyptienne. La guerre civile n'explique cependant pas tout, notamment en ce qui concerne le Maghreb et la Sicile. Des causes endogènes se greffèrent sur le problème égyptien et contribuèrent un peu plus encore à ce ralentissement du commerce avec l'Égypte par l'intermédiaire des marchands juifs. En effet, si les années 1060 sont des années de crise en Égypte, elles correspondent aussi à la prise de contrôle de la Sicile par les Normands et, en conséquence, à une recomposition des réseaux commerciaux de l'île désormais plus tournée vers l'Europe que vers le monde musulman. L'Ifrīqiyya et la Sicile constituaient des espaces privilégiés du commerce avec l'Orient fatimide car nombre de marchands de la Geniza originaires de ces territoires s'étaient installés en Égypte dans les brisées des califes ismaéliens. La première moitié du XI^e siècle correspond pour le Maghreb ziride et hammadide à la phase durant laquelle les relations avec les Fatimides étaient encore relativement amicales. La rupture politique des Zirides avec les Fatimides date des années 1047-1048 environ²²². Malgré cela, l'Ifrīqiyya demeura largement sous l'influence égyptienne et les relations politiques entre l'Égypte et les Zirides furent rétablies dès 1057²²³. L'attaque de l'Ifrīqiyya par les tribus bédouines à partir de 1050-1051, souvent présentée comme une catastrophe

221 TS 13 J 16, f. 18, l. 8-12, éd. Gil, *Eretz Yisra'el*, 111, doc. 569, p. 429-430.

222 Il semble que dès 1033-1034, des dinars sunnites étaient frappés à Tripoli alors dirigée par les Banū Khazrūn, dynastie d'émirs semi-indépendants. Implantés au Maghreb central, les Hammadides, cousins et concurrents des Zirides avaient commencé à frapper des dinars sunnites dès 405/1014-1015. Cf. Idris, *Zirides*, I, p. 119, 163, 189-202.

223 Idris, *Zirides*, I, p. 226.

économique pour la région, ne se perçoit pas vraiment si l'on considère le nombre de lettres envoyées. Si l'on prend en compte les documents évoquant Mahdia et Tripoli, c'est justement durant cette décennie que l'on note la plus grand nombre de lettres²²⁴. En Sicile, le même constat est possible, à ceci près que les gouverneurs kalbides de l'île demeurèrent attachés à la souveraineté fatimide. La première moitié du XI^e siècle correspond ainsi à une période d'apogée pour la dynastie des Kalbides de Sicile qui entretenaient d'intenses liens économiques avec les califes égyptiens.

En Sicile comme en Ifrīqiyya, on constate donc avec une certaine surprise que l'instabilité politique des années 1040-1050, souvent considérée comme peu compatible avec la poursuite des affaires, n'entraîna pas de ralentissement immédiat de l'activité commerciale de la part des marchands juifs. Il ne semble pas que l'attaque du Maghreb par les tribus nomades ait ralenti le commerce maritime. Elle eut même tendance à le renforcer puisque la voie terrestre était devenue trop dangereuse. Il est difficile de savoir exactement ce qui, de la guerre civile égyptienne ou de la conquête de la Sicile par les Normands, contribua le plus au ralentissement du commerce maritime par les marchands juifs. Dans tous les cas, en Égypte, les années 1070 correspondent à une remise en ordre progressive des affaires par Badr al-Jamālī. Or, dans toutes les régions étudiées, cette période coïncide avec un quasi-arrêt des lettres expédiées par les marchands de la Geniza²²⁵. À l'inverse, la conquête de la Sicile par les Normands provoqua un certain nombre de perturbations à commencer par l'exode d'une partie de la population vers l'Ifrīqiyya. Plusieurs lettres signalent en effet des marchands abandonnant l'île pour se rendre en Ifrīqiyya, en Égypte ou en Syrie²²⁶. Surtout, l'invasion normande de l'île accéléra le processus de prise en main du commerce maritime par les cités italiennes. Ce phénomène eut pour conséquence non pas un ralentissement du trafic maritime en direction de l'Égypte, mais une réorganisation de ce trafic car les intermédiaires n'étaient désormais plus les mêmes²²⁷.

À partir de 1070 environ, les lettres évoquant les villes et les productions de Syrie-Palestine deviennent plus nombreuses que celles relatives à la Sicile et à l'Ifrīqiyya. On trouve en effet davantage de lettres portant sur des échanges entre la Syrie et l'Égypte – environ vingt lettres – qu'entre le Maghreb et la

224 Soit soixante-huit lettres. Dans le détail on obtient les chiffres suivant : 1000's : 3 lettres. 1010's : 5. 1020's : 5. 1030's : 10. 1040's : 20. 1050's : 68. 1060's : 50. 1070's : 0. 1080's : 8. 1090's : 2. Le reste des lettres sont non datées.

225 Deux lettres seulement si l'on considère le Bilād al-Shām, et aucune vers la Sicile ou l'Ifrīqiyya.

226 INA D-55 No 13, éd. Gil, *Malkhūt*, IV, doc. 616, p. 29-36.

227 Abulafia, *The Two Italies*, p. 50-55.

Sicile et l'Égypte – une dizaine de documents. Cette évolution pourrait signifier qu'en Méditerranée orientale, le commerce maritime demeurait encore entre les mains d'armateurs et de marchands originaires du *dār al-islām* qui n'éprouvaient aucune crainte à faire partir leurs navires et leurs marchandises vers des ports qui appartenaient d'une manière ou d'une autre au même monde que le leur. Ils en connaissaient les rouages administratifs, le fonctionnement et savaient à qui s'adresser pour régler leurs difficultés. Les nouvelles conditions politiques en Sicile, avec des ports qui se trouvaient désormais entre les mains de puissances chrétiennes, effrayèrent peut-être les acteurs économiques du *dār al-islām*, qu'ils soient musulmans, juifs ou chrétiens. Les lettres de la Geniza comportent suffisamment de témoignages catastrophés de marchands contraints de débarquer dans un port imprévu de la côte syro-palestienne ou libyenne où les malchanceux commerçants ne possédaient simplement pas de contact, pour imaginer ce qu'il pouvait en être d'un négociant arrivant dans un port chrétien dans lequel il ne maîtrisait ni les règles de fonctionnement, notamment en matière douanière ni, plus simplement, la langue.

Les faits de guerre intéressaient davantage les chroniqueurs que la navigation marchande. Faute de données suffisantes, il est difficile de savoir si la menace que faisait peser les navires occidentaux sur les navires marchands égyptiens dans le bassin oriental de la Méditerranée entraîna la disparition du trafic maritime musulman entre les territoires fatimides et les territoires grecs. Certains navires avaient néanmoins plus de chance que d'autres d'arriver à bon bord. Il s'agit des bâtiments qui naviguaient pour le compte de certaines personnalités de l'État égyptien. Ce balancement du trafic maritime entre la Méditerranée centrale et orientale, ou encore la prise de contrôle du trafic maritime par les vaisseaux chrétiens ne constituent que quelques-unes des phénomènes que la documentation permet de mettre en lumière. Si la Méditerranée constituait le premier espace maritime dans lequel les Fatimides et les acteurs du commerce maritime qui vivaient dans leurs territoires avaient presque naturellement été amenés à établir des contacts, en arrivant en Égypte, un nouvel horizon maritime, celui que formaient à la fois la mer Rouge et l'océan Indien était désormais accessible.

2 Les nouveaux horizons : la mer Rouge et au-delà

La mer Rouge ainsi que les territoires qui la bordaient furent assez tôt l'objet de l'attention des Fatimides. Cependant, l'enjeu que représenta pour eux le contrôle de cet espace ne paraît pas toujours avoir été évalué à sa juste valeur. Si dans les années 1030, un fonctionnaire fatimide comme al-Qudāī faisait de

la mer Rouge une véritable mer intérieure pour la dynastie, la politique menée par les maîtres du Caire dans l'ensemble de cette vaste zone demeure mal connue²²⁸.

L'implication de la dynastie à la fois dans la mer Rouge mais aussi dans les divers territoires qui en délimitaient les contours et au-delà, en Inde ou Sind a suscité peu d'intérêt des auteurs médiévaux. Il est vrai que les agitations qui perturbaient les rivages méditerranéens étaient plus propices à attirer l'attention des chroniqueurs que les actions qui se déroulaient sur les côtes désertiques de la mer Rouge ou en Asie. Il faut toutefois se garder de prendre le relatif silence des sources comme une preuve du moindre intérêt que les Fatimides accordaient à la mer Rouge et à ses rivages ou à l'océan Indien. Ce serait oublier qu'au sud de la mer Rouge, le Yémen constituait en quelque sorte un des tout premiers territoires de la *da'wa* ismaélienne et avait bien failli constituer le berceau de la dynastie²²⁹. Il semble que le véritable enjeu que représentait le contrôle de cette vaste zone maritime pour les maîtres du Caire échappa largement aux historiens médiévaux. Les lettres de la Geniza récemment publiée à propos de ces espaces maritimes et la publication également très récente du *Kitāb gharā'ib al-funūn wa-mulāḥ al-'uyūn*, ouvrage clairement profatimide et rédigé dans un contexte égyptien, offre de nouvelles données pour étudier la politique fatimide vers ces territoires dans les années 1020-1040²³⁰.

L'arrivée des Fatimides en Égypte ne marque évidemment pas le début de la navigation commerciale en mer Rouge. Le commerce en mer Rouge existait dès l'Antiquité. L'arrivée des musulmans sur les berges du Nil à partir du milieu du VII^e siècle et l'inclusion des territoires depuis le Yémen jusqu'à l'Égypte dans le *dār al-islām* dut faciliter le commerce entre ces territoires. Une lettre commerciale sur papyrus datant de la fin du VIII^e siècle ou du début du siècle suivant évoque ainsi les « épices d'Inde (*tawābil al-Hind*) » parmi les marchandises à acheter sur le marché de Fustāt²³¹. Le périple des fameux marchands Rādhānites (*al-Rādhāniyya*) qui, au IX^e siècle, reliaient l'Europe à l'Asie en passant par le port d'al-Qulzum, en témoigne²³². Le récit d'Ibn Khurradādhbih, seul auteur ou presque à signaler ces marchands juifs, longtemps considéré

228 « Elle pénètre, écrit-il, dans le territoire de l'Égypte en l'ayant à l'est, à l'ouest et au nord ». Quḍā'ī cité par Maqrīzī, *Khiṭaṭ*, I, p. 40.

229 Sayyid, *Madhāhib*, p. 91-148. Surūr, *Nufūdh al-Fāṭimī*, p. 61-73.

230 Rapoport, Y., Savage-Smith, E. (éd.), *An Eleventh Century Egyptian Guide of the Universe. The book of Curiosities (Kitāb gharā'ib al-funūn wa-mulāḥ al-'uyūn)*, Brill, Leyde, 2014.

231 Rāghib, « Une commande d'articles à Fustāt rédigée dans le dernier tiers du 11^e siècle de l'Islam ou le premier du suivant », p. 280, l. 4.

232 Ibn Khurradādhbih, *Masālik*, p. 153-155, tr. p. 20-22.

comme peu vraisemblable, a été réhabilité par Moshé Gil²³³. Il est évident que l'installation des Fatimides sur les berges du Nil, alors que les autorités des villes saintes du Hedjaz reconnaissaient le calife al-Mu'izz, constitua une nouvelle étape dans les rapports de la dynastie à cet espace maritime et aux littoraux qui la bordaient. Cela se traduisit évidemment par un renforcement des relations entre les divers potentats locaux et les califes du Caire ainsi que par un essor du commerce maritime entre ces territoires réunis par la mer Rouge²³⁴. Plusieurs hypothèses ont été avancées pour expliquer le développement des relations commerciales entre l'Égypte fatimide et le monde indien *via* la mer Rouge. Toutes établissent un lien entre l'idéologie politico-religieuse des nouveaux maîtres de l'Égypte et le commerce. Pour Bernard Lewis, il s'agissait de détourner les routes du commerce continental entre l'Asie et la Méditerranée par la mer Rouge et Aden en particulier, afin d'affaiblir les Abbasides et si possible prendre leur place à Bagdad²³⁵. Selon lui, dès l'Ifrīqiyya, les objectifs politiques et idéologiques établis par la dynastie sous-tendaient ce renforcement des relations commerciales. Dans l'introduction de son *India Book*, Shelomo Dov Goitein, s'appuyant sur la prédominance des marchands de confession juive originaires d'Afrique du Nord dans le commerce en mer Rouge et dans l'océan Indien, indiquait que la croissance économique de l'Ifrīqiyya fatimide au x^e siècle avait entraîné la recherche de nouveaux débouchés vers le Yémen et l'Inde. Les propagandistes fatimides auraient alors profité de cet essor économique pour développer la *da'wa* ismaélienne dans ces mêmes régions. En l'absence de textes explicites, les deux théories, aussi séduisantes soient-elles, ne peuvent cependant être réellement confirmées ou infirmées. En outre, l'absence de lettre commerciale en arabe, rédigée par des musulmans ne signifie pas que les commerçants de confession musulmane n'étaient pas actifs dans ces parages. La formidable source de renseignement que constitue le corpus des lettres commerciales de la Geniza relatives à la mer Rouge et à l'océan Indien ne doit pas faire oublier qu'il dut exister des lettres rédigées par des musulmans ou d'autres marchands, mais qui ne furent pas conservées. L'édition du *Kitāb gharā'ib al-funūn wa-mulāḥ al 'uyūn* permet en tout cas de voir l'hypothèse de Lewis sous un nouveau jour. Contrairement aux logiques économiques modernes, la recherche de débouchés et l'exportation ne constituaient pas le souci majeur des dynasties de cette période et des Fatimides en particulier. Ils cherchaient avant tout à concentrer sur leurs territoires, dans les

233 Pellat, « *Al-Rādhāniyya* », p. 363. Gil, « The Rādhānites Merchants and the land of Rādhān », p. 299-328.

234 Goitein, Friedman, *India Traders*, p. 14.

235 Lewis, « The Fatimids and the route to India », p. 50-54. Lewis, « An interpretation of Fatimid history », p. 287-295.

marchés urbains, les marchandises du plus grand nombre de territoires possibles, les produits les plus exotiques, afin de les exposer à la vue des visiteurs comme autant de preuve de la réussite de la dynastie et donc de la légitimité des imams-califes à assurer le bien-être, la richesse et la croissance de leurs sujets. Il paraît néanmoins évident que la conquête de l'Égypte fut l'occasion de renforcer des liens tissés de longue date avec les espaces qui bordaient la mer Rouge et, au-delà, avec l'Inde et la Chine dont les productions les plus prestigieuses jouissaient d'une grande renommée dans tout le monde musulman.

Tenter de comprendre les enjeux de la politique fatimide en mer Rouge et dans l'océan Indien exige à la fois de partir d'une lecture attentive des sources et surtout de faire le lien avec un certain nombre d'évolutions qui touchèrent la dynastie fatimide durant les deux siècles qu'ils passèrent à la tête de l'Égypte. L'étude de la politique, des actions fatimides menées en mer Rouge et sur les territoires qui en délimitaient les contours ne peut se faire sans avoir en tête le contexte méditerranéen et les changements d'objectifs que les événements en Méditerranée obligèrent les hommes au pouvoir en Égypte à effectuer. Selon nous, la politique fatimide en mer Rouge, surtout à partir du XII^e siècle, pourrait avoir largement contribué non seulement au maintien de l'activité navale de la dynastie en Méditerranée et plus simplement à la survie des Fatimides. L'analyse de la documentation fait donc état du renforcement progressif des relations entre l'Égypte des califes et les territoires bordant la mer Rouge. Comme bien souvent dans l'histoire de la dynastie ismaélienne, l'arrivée au pouvoir du vizir Badr al-Jamālī en 1073 pourrait avoir constitué une césure dans la nature des actions qu'entreprirent les Fatimides vers la mer Rouge qui, avant de représenter un espace d'échanges économiques majeurs pour la dynastie, constituait avant tout un horizon idéologique.

2.1 *Les littoraux orientaux de la mer Rouge : un enjeu idéologique (969-1073)*

2.1.1 La mer Rouge, une mer délaissée ?

En arrivant en Égypte, les Fatimides disposaient d'une expérience navale conséquente et d'une marine aguerrie. La prise de contrôle des littoraux égyptiens de la mer Rouge pouvait laisser croire que les nouveaux maîtres de l'Égypte allaient profiter de leur puissance navale pour prendre le contrôle de la navigation et favoriser le développement du commerce maritime. Les textes semblent indiquer qu'il n'en fut rien. Les Fatimides concentrèrent leurs entreprises militaires en direction de la Syrie et les actions menées à destination des territoires bordant la mer Rouge furent surtout indirectes. Elles s'insèrent essentiellement dans le cadre de la lutte idéologique qui opposait les imams ismaéliens aux califes de Bagdad. Ainsi, aux X^e-XI^e siècles, la mer Rouge est une

mer dans lesquelles les navires de commerce sont déjà actifs, mais où la marine fatimide ne possède alors aucune base navale.

Dans les années 960-980, Ibn Ḥawqal et Muqaddasī attestent d'activités commerciales entre l'Égypte fatimide et les autres territoires bordant la mer Rouge. Le Yémen, le Hedjaz et l'Abyssinie apparaissent parmi les régions qui entretenaient des relations commerciales maritimes avec l'Égypte. Le trafic commercial en mer Rouge était bien antérieur à la conquête de 969. Sans remonter au IX^e siècle, peu de temps avant l'arrivée des Fatimides sur les berges du Nil, le géographe Ibn Ḥawqal signalait à Suakin (Suwākin) la présence de marchands persans et d'un groupe de la tribu des Rabī'a prononçant la prière au nom des Fatimides²³⁶. Si le géographe n'en parle pas comme de missionnaires, le vocable utilisé (*yud'ā*) est ambigu. Il est en effet tentant de voir dans ces marchands des propagandistes fatimides. Ces derniers prenaient alors souvent l'apparence de commerçants afin de se déplacer sans trop éveiller les soupçons²³⁷. Durant ces années-là, le commerce et les activités marchandes représentaient avant tout une mise en scène destinée à masquer le développement de la *da'wa* dont la propagation à travers le monde musulman l'emportait alors sur toute autre préoccupation. Pour autant, les marchandises précieuses originaires de Chine et d'Inde étaient fort appréciées des élites du monde fatimide. Le calife al-Zāhir pouvait ainsi expédier comme cadeau de choix les pierres précieuses et les parfums de ces contrées éloignées à ceux de ses émirs qu'il souhaitaient à la fois honorer et garder sous son contrôle comme il fit avec le Ziride al-Mu'izz b. Bādīs à qui il expédia un cadeau de très grand prestige en 1031, cadeau dans lequel les marchandises « exotiques (*gharā'ib*) » de Chine, d'Inde et du Khurasan sont mentionnées avec les productions d'Afrique de l'Est (ivoire, ébène, esclaves) et les meilleures productions artisanales égyptiennes²³⁸.

Il semble assez évident que dès cette période, les Fatimides utilisèrent le réseau des missionnaires ismaéliens implantés au Yémen, Gujarat, au Sind pour intensifier les relations commerciales avec l'Asie et peut-être aussi avec l'Afrique de l'est. Engagés dans une véritable guerre économique et idéologique avec les Abbassides, les Fatimides souhaitaient attirer les marchandises les plus prestigieuses et les plus exotiques afin de faire de leur capitale l'entrepôt du monde musulman. Même si elles ne semblaient pas intéresser au premier chef les Fatimides, les activités commerciales se renforcèrent certainement après 969 grâce aux ports dont l'Égypte disposait sur la mer Rouge.

236 [...] *yud'ā fihā li-ṣāhib al-Maghrib*. Cf. Ibn Ḥawqal, *Ṣūrat al-arḍ*, éd. p. 42.

237 Stern, « Ismaili propaganda and Fatimid rule in Sind », p. 298-307.

238 Ibn al-Zubayr, *Kitāb al-dhakhā'ir wa-al-tuḥaf*, éd. p. 80, tr. p. 103.

Dans les premières années de la dynastie, le principal port fatimide était celui d'al-Qulzum (cf. figures 3 et 38) que les textes décrivent comme la douane (*furḍa*) d'Égypte et de Syrie²³⁹. La cité constituait donc le point de passage principal des produits qui entraient ou sortaient d'Égypte en provenance ou en direction de la mer Rouge. À l'est du Sinaï, le port d'Ayla/Aqaba, qui dépendait aussi des Fatimides, mais se trouvait dans la province du Bilād al-Shām, apparaît comme une ville (*madīna*) où le commerce était florissant dès le x^e siècle et au xi^e siècle comme le révèlent à la fois un dirham d'al-Hākim et plus encore les restes de céramiques chinoises datées de cette période et retrouvés dans les vestiges d'un bâtiment correspondant à la résidence d'un notable du xi^e siècle. Il est assez significatif qu'aucun reste de vaisselle chinoise postérieur à la seconde moitié du xi^e siècle n'ait été retrouvé dans cet édifice qui, à l'instar de la cité d'Ayla, dut péricliter dans la seconde moitié du siècle avant d'être razié par les Croisés en 1116²⁴⁰. Au x^e siècle, Ayla était donc une ville prospère. Elle est qualifiée du même vocable de *furḍa* de la Palestine que son homologue égyptienne. Ayla ne paraît toutefois par avoir eu le même destin qu'al-Qulzum qui bénéficiait de la proximité avec Fustāt et Le Caire tandis qu'Ayla se trouvait éloignée des grands centres de consommation²⁴¹.

Qulzum servait notamment à l'exportation de céréales destinées aux villes saintes du Hedjaz et comme lieu d'embarquement des pèlerins partant d'Égypte. En 1048-1049, Nāṣir-ī Khusraw effectua deux fois le pèlerinage depuis ce port et, lors de son second voyage de retour, il fut même accompagné par l'émir de la Mecque qui venait réclamer une somme au calife²⁴². Au x^e siècle et dans la première moitié du xi^e siècle, la relation entre l'Égypte et le Hedjaz par al-Qulzum constituait donc la liaison la plus régulière, la plus fréquentée, et en quelque sorte la plus officielle. Les choses étaient toutefois en train de changer. Entre Qulzum et les ports du Hedjaz comme al-Jār ou Djedda, la traversée s'avérait longue, les vents et les récifs coralliens rendaient la navigation périlleuse. La diminution du nombre de jours passés en mer constituait un gage de plus de sécurité pour les navires et les passagers. Le contrôle croissant que les Fatimides exerçaient sur la province du Ṣa'īd, et surtout les accords passés avec la tribu nubienne des Beḍja qui contrôlaient alors le littoral africain de la mer Rouge au moins depuis le port de 'Aydhāb jusqu'à Suakin et au-delà (cf. figure 3 et 38), sont à prendre en considération pour comprendre ce transfert du trafic

239 Ibn Ḥawqal, *Ṣūrat al-arḍ*, éd. p. 47, tr. 1, p. 45. Muqaddasī, *Aqālīm*, p. 97, p. 196. Sur le sens du terme *furḍa* cf. Dozy, *Supplément*, II, p. 254-255.

240 Whitcomb, « A Fatimid residence at Aqaba, Jordan », p. 212-223.

241 Ya'qūbī, *Buldān*, éd. p. 340-341, tr. p. 199. Muqaddasī, *Aqālīm*, p. 178.

242 Nāṣir-ī Khusraw, *Sefer Nameh*, p. 167-168.

maritime des ports du nord de la mer Rouge vers un port situé bien plus au sud. Enfin, ces éléments politiques conjugués à la longueur et la dangerosité des trajets entre Qulzum et les ports du Hedjaz ou du Yémen achevèrent de déclasser al-Qulzum pourtant plus proche de la capitale égyptienne au profit d'un passage plus sûr et plus direct par 'Aydhāb. Si dans les années 1040, al-Qulzum demeurait encore le port « officiel » de la dynastie en mer Rouge, il est possible que les navires marchands s'y faisaient de plus en plus rares depuis quelque temps déjà. Dès le mois de septembre 997, le calife al-Ḥākim dispensa les habitants de la ville de lui payer les droits portuaires relatifs aux navires (*mukūs al-marākib*) qui y accostaient²⁴³. Une telle mesure visait peut-être à s'attirer les bonnes grâces de la population locale, mais il s'agissait peut-être aussi du signe que le trafic maritime qui touchait cette bourgade ne générait déjà plus beaucoup de revenus pour la dynastie. Elle pouvait donc se permettre de les laisser à une population locale qui ne disposait souvent que du commerce maritime comme source de revenus.

Dès le x^e siècle, 'Aydhāb apparaît à la fois comme un port de commerce et de transfert de pèlerins vers Djedda²⁴⁴. Le rôle de 'Aydhāb ne cessa dès lors de se renforcer dans les deux domaines ainsi que l'atteste le récit de Nāṣir-ī Khusraw qui y séjourna plusieurs semaines durant l'été 1050²⁴⁵. La conquête du pouvoir par les Sulayhides au Yémen contribua sans aucun doute à imposer 'Aydhāb comme principal havre du littoral égyptien de la mer Rouge. Grâce à sa relative proximité avec le Yémen, 'Aydhāb devint l'escale prioritaire des navires qui transportaient les cadeaux et le tribut que les Sulayhides expédiaient à leurs maîtres égyptiens. Pour l'année 1062, Idrīs 'Imād al-Dīn signale ainsi l'arrivée à Fustāt *via* 'Aydhāb et Assouan, d'argent, d'or, d'armes, de produits artisanaux peints, de musc, d'ambre, de camphre, de bois d'aloès, des artisans et des femmes esclaves²⁴⁶. Les rapports privilégiés entre les deux dynasties, l'une au nord de la mer Rouge et l'autre au sud, se traduisirent peut-être par le développement d'un réseau commercial plus dense. Les documents ne disent toutefois rien de concret sur ce sujet. Sans que nous puissions estimer le volume du trafic commercial en mer Rouge à cette période, il semble assez évident qu'un trafic régulier existait l'Asie, l'Afrique de l'Est et 'Aydhāb sans doute dès le x^e siècle et encore plus sûrement durant le siècle suivant. En 1063, lors du décès de la princesse Sitt Miṣr, trente jarres chinoises remplies de musc

243 Maqrīzī, *Ittī'āz*, II, p. 15.

244 Ya'qūbī, *Buldān*, éd. p. 335, tr. p. 190. Ištakhri, *Masālik*, p. 29, 35, 54. Mas'ūdī, *Murūj*, I, p. 238 ; III, p. 32.

245 Nāṣir-ī Khusraw, *Sefer Nameh*, p. 85.

246 Idrīs, *Uyūn*, VII, p. 84. Maqrīzī, *Ittī'āz*, II, p. 222.

furent recensées parmi ses biens. De la même manière, les fouilles archéologiques menées à Fustât et à Ayla montrent que la céramique chinoise était assez largement utilisée dès le XI^e siècle²⁴⁷. Comme nous avons eu l'occasion de le montrer, la carte de l'océan Indien du *Kitāb gharā'ib al-funūn* témoigne assez bien des relations commerciales semble-t-il importantes entre l'Égypte fatimide et les territoires de l'océan Indien situés en Afrique de l'Est et en Asie dans la première moitié du XI^e siècle. Il ne fait bien sûr aucun doute qu'un commerce suivi avait lieu soit vers l'Asie *via* une route maritime vers l'Inde et peut-être au-delà, et aussi grâce à cette nouvelle route continentale traversant les territoires ismaéliens du Sind en direction du Tibet, ou vers l'Afrique de l'Est. Il demeure toutefois difficile d'en évaluer l'intensité avant le XII^e siècle.

Au XI^e siècle au moins, la documentation témoigne bien de l'existence d'un commerce en mer Rouge mais elle permet pas dire que les Fatimides cherchèrent à l'influencer ou à prendre le contrôle de la navigation²⁴⁸. Les lettres échangées entre le calife al-Mustanşir et les autorités yéménites durant les années 1050-1090 montrent que les Fatimides ne s'intéressaient alors assez peu à la mer Rouge en tant qu'espace du commerce maritime et qu'ils se focalisèrent, au moins en apparence, sur le renforcement de leur influence idéologique et politique sur les territoires de la rive orientale de la mer Rouge. Les Fatimides ne semblent ainsi pas avoir pris de mesure particulière à cette époque en faveur du développement du commerce maritime même si l'Égypte profitait de l'activité commerciale à laquelle se livraient très souvent leurs missionnaires tant ceux répartis en mer Rouge qu'au-delà.

2.1.2 La *da'wa* : moteur essentiel de la politique fatimide en mer Rouge
Après 969, plus que la maîtrise de l'espace maritime, ce sont avant tout les territoires qui bordent la mer Rouge, au premier rang desquels le Hedjaz, qui mobilisent l'attention des premiers califes du Caire. Ceux-ci avaient encore à cœur de mener à bien le projet politique défini par les fondateurs de la dynastie. La réalisation de l'objectif principal de la dynastie passait par le conflit armé, essentiellement en Syrie, et par la lutte idéologique. Dans ce dernier domaine, le contrôle des villes saintes du Hedjaz représentait un objectif stratégique majeur du fait du symbole que ces cités représentaient aux yeux de tous les musulmans. Contrôler ces cités, même de manière superficielle, constituait un atout essentiel pour toute dynastie qui prétendait exercer un pouvoir universel

247 Mikami, « Chinese Ceramics from Medieval Sites in Egypt » p. 8-45. Whitcomb, « Excavations in the Site of Medieval 'Aqaba », p. 128. Je remercie ici le Professeur Yaacov Lev de m'avoir fourni ces références.

248 Lewis, « An interpretation of Fatimid history » p. 287-295.

sur le monde musulman. Les Fatimides ne pouvaient pas laisser les Abbassides exercer seuls leur pouvoir sur Médine et la Mecque.

Sous le califat d'al-Mu'izz, alors que l'essentiel de l'effort militaire fatimide se concentrait encore en Sicile, puis, après 969, en Syrie, le contrôle du Hedjaz devint un objectif important de la politique extérieure fatimide²⁴⁹. Comme l'indiquait Muqaddasī « le Hedjaz a toujours été soumis à l'Égypte, car c'est d'elle qu'il tire ses ressources »²⁵⁰. Les Fatimides comptaient bien faire respecter cet adage qui faisait d'eux les protecteurs naturels de La Mecque et de Médine en les approvisionnant en grains ou encore en fournissant chaque année le voile noir richement décoré qui recouvrait la Ka'ba. Peu de temps avant la prise de l'Égypte par les Fatimides, des shérifs ḥasanides et ḥusaynides, donc des 'Alides comme les Fatimides prétendaient l'être, avaient pris le pouvoir dans les deux villes saintes. Al-Mu'izz mit à profit cette nouvelle situation pour faire prononcer son nom lors des appels à la prière lancés depuis tous les minarets des deux villes saintes. Ainsi, vers 959-960, al-Mu'izz expédia de l'argent à la Mecque pour calmer les tensions entre le clan des Banū Ḥasan et celui des Banū Ja'far. Finalement, les Banū Ḥasan prirent le pouvoir et reconnurent le calife du Caire comme protecteur officiel. Ce dernier, encore au Maghreb, leur fit alors parvenir un décret d'investiture pour la direction des deux villes saintes²⁵¹. Lors de la conquête de l'Égypte, dans la lettre d'*amān* lue à la population de Fustāt, Jawhar affirma que le calife souhaitait rétablir le pèlerinage, interrompu depuis quelque temps, en sécurisant les routes qui traversaient le Hedjaz, routes longtemps rendues dangereuses par l'anarchie politique qui régnait dans cette région²⁵². En 970, alors que la situation était loin d'être stabilisée pour les troupes maghrébines en Syrie et même en Égypte où les Carmâtes se montraient particulièrement menaçants, al-Mu'izz expédia des troupes, de l'argent et des biens vers les villes saintes²⁵³. Aucun effort ne fut donc épargné pour que les autorités de ces deux cités reconnaissent les Fatimides. La force dut parfois être employée comme en 990 lorsque les troupes égyptiennes intervinrent directement au Hedjaz²⁵⁴. Cependant, l'intervention militaire directe par des troupes fatimides n'était pas idéale. Les imams ismaéliens pouvaient alors rapidement perdre leur statut de protecteurs des lieux saints et se voir accuser par leurs adversaires de porter la guerre dans les lieux les plus sacrés de l'islam. Quoi qu'il en soit, dans les années 1030, cette politique avait

249 Maqrīzī, *Khiṭaṭ*, 11, p. 16.

250 Muqaddasī, *Aqālīm*, p. 105.

251 Maqrīzī, *Itti'āz*, 1, p. 178.

252 Maqrīzī, *Itti'āz*, 1, p. 179.

253 Maqrīzī, *Itti'āz*, 1, p. 89.

254 Surūr, *Nufūdh al-Fāṭimī fi jazīrat al-'arab*, p. 16.

porté ses fruits et le Hedjaz comptait désormais parmi les territoires soumis au calife d'Égypte.

L'intérêt des Fatimides ne se limita pas au seul Hedjaz. Il se porta aussi vers le sud-est de la mer Rouge qui constituait de longue date un espace de propagande plus ou moins secrète pour les missionnaires fatimides²⁵⁵. Le Yémen représentait un centre historique de la *da'wa*. Le premier calife avait failli s'y établir. Le choix du Maghreb comme lieu d'implantation de la dynastie avait quelque peu affaibli la prédication ismaélienne au Yémen et celle-ci subit un net ralentissement après la mort du grand *dā'ī* yéménite qu'était Ibn Ḥawshab alias Maṣṣūr al-Yaman (m. 915)²⁵⁶. La *da'wa* ne disparut pas pour autant des confins sudarabiques. Elle se poursuivit dans les montagnes isolées où, encouragée par Le Caire, elle connut une renaissance sous la direction de 'Alī b. Muḥammad al-Ṣulayḥī (m. c. 1067). En 1038, 'Alī proclama ouvertement la *da'wa* ismaélienne au Yémen et il lança ses hommes à la conquête de presque toute la région. La progression fut lente, mais les prises de Zabid vers 1061 et d'Aden vers 1063 constituèrent deux étapes majeures de cette phase de montée en puissance des Sulayhides au Yémen²⁵⁷. À partir de cette date et jusqu'à la disparition de la dynastie fatimide, il y eut des émirs ouvertement profatimides au Yémen avec lesquels les califes d'Égypte pouvaient entretenir des relations privilégiées.

Les lettres échangées entre al-Mustanṣir et les Sulayhides éclairent la nature des relations qui unissaient les deux dynasties et ce que le calife attendait de ses alliés. Entre 1053 et 1096, les lettres d'al-Mustanṣir aux émirs yéménites témoignent de relations essentiellement fondées sur l'essor de la propagande religieuse et le contrôle de territoires. Dès que l'État sulayhide fut fondé vers 1062-1063, 'Alī b. Muḥammad al-Ṣulayḥī envoya au Caire une délégation conduite par le cadī Lamak b. Mālīk al-Ḥammādī²⁵⁸. Lamak demeura cinq années en Égypte où il reçut l'enseignement du *dā'ī* en chef, al-Mu'ayyad fī-l-Dīn al-Shīrāzī. Les échanges épistolaires mettent en lumière que le calife souhaitait que ses affidés concentrent leurs efforts sur les villes saintes du Hedjaz, notamment la Mecque, alors en proie à des rivalités entre les différentes

255 On sait par al-Muqaddasī que dans les années 980-990 la propagande fatimide était extrêmement active au Sind, autour de la cité de Multan où la *khuṭba* était faite au nom des Fatimides. Cela dura jusqu'aux années 1010. Muqaddasī, *Aqālīm*, p. 485. Idrīs, *Uyūn*, VI, p. 222.

256 Halm, *Empire*, p. 286-288.

257 Idrīs, *Uyūn*, VII, p. 10-21.

258 Shīrāzī, *Dīwān al-Mu'ayyad*, p. 102-103.

familles qui prétendaient à sa direction²⁵⁹. À partir de leur conquête du Yémen, les Sulayhides agirent ainsi pour le compte des Fatimides dans les villes saintes. En mars 1063, 'Alī al-Ṣulayḥī écrivit au calife pour lui faire part de son mécontentement quant à la présence à La Mecque d'un émir, Za'īm al-Dawla Ḥusayn b. Aḥmad, que le Sulayhīde accusait d'être à l'origine des conflits qui se multipliaient dans la ville²⁶⁰. En 1064, 'Alī entra finalement à La Mecque où il appuya la prise de pouvoir des Banū Hāshim qui firent alors de nouveau prononcer la *khuṭba* au nom des Fatimides²⁶¹. Une lettre de mai 1064 montre clairement que le calife souhaitait à la fois que 'Alī ne se montre pas trop dur envers les autorités en place tout en lui précisant qu'il pouvait faire comme bon lui semblait s'il ne les jugeait pas à la hauteur. Dans cette même lettre, le calife indiquait à son allié qu'il suivrait ses conseils quant à la désignation d'un nouveau cadī à la Mecque²⁶². À l'instar d'al-Mu'izz quelques décennies plus tôt, al-Mustanṣir voulait surtout que 'Alī ramène le calme au Hedjaz afin de relancer le pèlerinage interrompu par les dangers²⁶³. Le nouveau shérif de la Mecque remercia d'ailleurs al-Mustanṣir pour l'action menée en son nom par 'Alī al-Ṣulayḥī²⁶⁴.

Porté au crédit du calife du Caire, le retour au calme de la région et la reprise du pèlerinage constituaient bien évidemment des atouts essentiels dans la lutte idéologique qui l'opposait aux Abbassides. Pour le récompenser de son activité au Hedjaz en faveur de la cause ismaélienne, le l'imam-calife conféra à 'Alī le titre de « Soutien du califat (*ʿumdat al-khilāfa*) »²⁶⁵. En 1067, au retour de Lamak au Yémen, les Sulayhides se virent confier l'organisation de la *da'wa* en Oman et en Inde²⁶⁶. Ils furent donc chargés d'y nommer les missionnaires après acceptation des nominations par le calife en place. Bras armés du Caire au Hedjaz, les Sulayhides jouaient aussi un rôle de courroie de transmission des décisions califales vers l'est de la péninsule arabique. Cependant, dans sa correspondance avec Mukarram Aḥmad (1067-1084), héritier de 'Alī mort assassiné en 1067, l'imam-calife du Caire ne manifeste que peu d'intérêt quant au développement de cette *da'wa* indienne. Lorsqu'après un peu plus d'une année de propagande profatimide, le *dā'ī* Yūsuf b. Ḥusayn, sentant le

259 *Sijillāt al-mustanṣiriyya*, doc. 3, p. 34, doc. 4, p. 38, doc. 7, p. 47, doc. 60, p. 196. Idrīs, *ʿUyūn*, VII, p. 102-110.

260 *Sijillāt al-mustanṣiriyya*, doc. 7, p. 47.

261 Ibn al-Athīr, *Kāmil*, x, p. 19. Wiet, *L'Égypte arabe*, p. 243.

262 *Sijillāt al-mustanṣiriyya*, doc. 4, p. 38.

263 *Sijillāt al-mustanṣiriyya*, doc. 3, p. 34.

264 *Sijillāt al-mustanṣiriyya*, doc. 3, p. 34. Idrīs, *ʿUyūn*, VII, p. 114.

265 *Sijillāt al-mustanṣiriyya*, doc. 4, p. 38.

266 Daftary, *Ismā'īlīs*, p. 209-210.

mouvement assez implanté, demanda la permission de passer d'une propagande orale à l'utilisation de la force afin d'établir une enclave ouvertement fatimide en Inde, al-Mustanşir se contenta d'écrire au missionnaire qu'il pouvait procéder comme bon lui semblait²⁶⁷. La conquête d'un nouveau territoire par un pouvoir soumis à la doctrine ismaélienne aurait dû attirer toute l'attention du calife, surtout depuis que disparition des émirats ismaéliens du Sind dans la première moitié du XI^e siècle²⁶⁸. Le message laconique adressé au *dārī* indien témoigne, de manière indirecte, des préoccupations du calife fatimide. La guerre civile qui ravageait l'Égypte depuis 1065 atteignait alors son intensité maximale. Le calife al-Mustanşir, presque enfermé dans son propre palais, ne considérait pas le développement de la *da'wa* indienne comme sa priorité au moment où sa propre vie et l'existence du califat fatimide ne tenaient plus qu'à la volonté de quelques généraux rebelles qui avaient coupé l'approvisionnement du Caire et contrôlaient pour leur propre compte la façade maritime du delta du Nil²⁶⁹.

La crise que subissait alors le califat fatimide s'avérait particulièrement difficile à gérer idéologiquement pour un imam-calife supposé être guidé par Dieu. Les messages adressés aux Sulayhides sont quasiment dépourvus d'allusions à la guerre civile égyptienne. En 1067, al-Mustanşir opposa une fin de non-recevoir à 'Alī al-Şulayhī qui demandait la permission de lui rendre visite au Caire. Les deux hommes ne s'étaient pourtant jamais rencontrés²⁷⁰. Le refus d'al-Mustanşir de rencontrer son fidèle allié et subordonné s'explique aisément. Le calife ne voulait pas que le sulayhide prenne conscience de l'état de déréliction dans lequel se trouvait l'imam suprême. Al-Mustanşir justifia son refus par le fait qu'un tel voyage éloignerait bien trop longtemps 'Alī du Yémen et donnerait alors la possibilité à ses ennemis de profiter de son absence. À la mort de 'Alī, en septembre 1067, ce fut au tour d'al-Mukarram son fils, d'être responsable du Hedjaz pour le compte des Fatimides²⁷¹. La situation avait cependant changé. La crise qui agitait l'Égypte avait eu des répercussions sur le Hedjaz où, à partir de 1069, et pour les quelques années suivantes, la prière ne fut plus prononcée aux noms des califes du Caire. Les Abbassides profitèrent de l'affaiblissement du califat fatimide et de l'influence grandissante des Seldjoukides pour reprendre le contrôle du Hedjaz²⁷². Dans tous les cas, durant toutes ces années, la dynastie yéménite fut le bras armé des Fatimides

267 *Sijillāt al-mustanşiriyya*, doc. 60 p. 196. Hamdānī, *Şulayhiyyūn*, p. 226, 318.

268 Sur cet émirat et ses relations avec les Fatimides, voir Halm, *Empire*, p. 385-392.

269 Maqrīzī, *Ittī'āz*, II, p. 303.

270 Idrīs, *Uyūn*, VII, p. 108-109.

271 *Sijillāt al-mustanşiriyya*, doc. 54, p. 176.

272 Maqrīzī, *Ittī'āz*, II, p. 303.

dans cette partie de la péninsule. En dehors du Hedjaz, les textes témoignent aussi du souci que le calife fatimide avait de la stabilisation du pouvoir que les Sulayhides exerçaient sur le Yémen²⁷³.

Les textes donnent ainsi nettement l'impression que pour les califes qui se succédèrent en Égypte entre la 969 et les années 1070, l'idéologie primait sur toutes autres considérations. Dans ces années, les Fatimides menèrent une politique qui consistait surtout à tenter d'accroître leur emprise idéologique sur les territoires qui bordaient l'est de la mer Rouge afin de lutter contre les Abbassides. L'espace maritime qui séparait les deux rives de la mer Rouge ne semblait pas intéresser les Fatimides plus que cela, même si plusieurs documents attestent clairement qu'un trafic commercial existait et profitait aux califes. Toutefois entre l'échec du général al-Basāsīrī à Bagdad en 1058-1059 et l'arrivée des croisés sur les rives orientales de la Méditerranée, la dynastie subit une série de bouleversements qui amenèrent les nouveaux maîtres du régime à envisager les rapports avec la mer Rouge sous un angle totalement différent. En attendant, le trafic maritime de produits orientaux à destination de l'Égypte durant cette période est attesté et il dépendait de liaisons commerciales développées soit vers l'Extrême-Orient soit vers l'Afrique de l'est.

2.1.3 Au-delà de la mer Rouge : l'Extrême-Orient et l'Afrique

L'ouvrage d'époque fatimide déjà mentionné à plusieurs reprises sous le titre *Kitāb gharā'ib al-funūn wa-mulaḥ al-'uyūn* comporte un certain nombre de représentations cartographiques accompagnées de légendes dont l'analyse révèle les liens plus précoces qu'on ne le croit entre le monde fatimide et certains territoires localisés en Asie et en Afrique de l'Est. Parmi ces cartes, celle représentant un espace maritime identifié comme l'océan Indien est riche d'enseignements sur ces relations commerciales. De manière assez classique, l'auteur affirme avoir tiré ses informations d'un certain nombre de marchands, voyageurs et capitaines de navires²⁷⁴. Son texte témoigne qu'il s'inspira aussi de certains ouvrages écrits au IX^e et au X^e siècles. Les textes rédigés par l'auteur anonyme des *Akhbār al-Šīn wa-l-Hind* (rédigés vers 851), d'Ibn Khurradādhbih (m. 912), de Mas'ūdī (m. 956), du pseudo-Buzurg b. Shahriyār (X^e siècle) et d'Abū 'Imrān Mūsā b. Rabāḥ al-Awsī al-Sīrāfi (X^e siècle), offrent des informations tant sur les côtes asiatiques que sur certaines parties des côtes africaines

²⁷³ *Sijillāt al-mustanširiyya*, doc. 41 p. 140, doc. 60 p. 196.

²⁷⁴ *Kitāb gharā'ib al-funūn*, fol. 29A.

qui apparaissent aussi sur la carte de l'océan Indien²⁷⁵. Néanmoins, l'auteur anonyme fournit des informations parfois inédites²⁷⁶.

Cette carte ne constitue en rien la représentation d'un seul et même espace maritime cohérent comme cette forme ovale et fermée le suggère²⁷⁷. Ce sont deux espaces distincts qui apparaissent de part et d'autre de la pliure centrale ; à gauche l'Afrique de l'est et à droite l'Asie. Sur la partie gauche de la carte, la représentation de l'océan Indien atteste des rapports assez étroits qui, dès la première moitié du XI^e siècle, liaient l'Égypte fatimide à l'Afrique de l'Est²⁷⁸. Cela témoigne d'un haut degré de connaissance des localités présentes sur la côte est-africaine. Cette partie montre des localités qui se trouvent soit le long de la côte yéménite soit en Afrique de l'Est. Le sens de lecture est du bas, qui est au donc le nord, où se trouve Aden, vers le sud, juste en face, qui est la côte somalie. Là sont indiqués les divers caps de la côte dite des Berbera, qui correspond à la corne de l'Afrique. Il s'agit par exemple du Ra's al-Fil, sans doute le Cap Faylak qui est aujourd'hui le cap Alula, le village d'al-Qandala (Candala). Le Ra's Harira, peut-être une déformation pour Ra's Khanzīra, le Ra's Jardafūn (cap Guardafui ou cap 'Asir) et le Ra's Ḥāfūn. Ces indications sont plutôt d'ordre maritime tout comme celles se trouvant dans une légende qui signale la houle ainsi que le vent qui touchaient une embarcation naviguant dans le golfe d'Aden, et une autre évoquant les mouillages des environs de Zanzibar.

Au-dessus de la côte (cf. figure 37) se trouve une liste d'îles et de baies qui étaient censées se trouver dans la terre des Zanj, du nom d'un peuple d'Afrique de l'Est²⁷⁹. La première inscription à gauche de la liste est « baie de Mtwapa », entre Malindi et Mombassa. Puis vient Zanzibar, Mafia (*M-n-f-y-h.*), île au sud

275 Sur ces deux derniers personnages et le fait que le second est sans doute l'auteur réel d'un texte repris plus tard et attribué à Buzurg, auteur inconnu par ailleurs, voir Ducène, « Une nouvelle source arabe sur l'océan Indien au X^e siècle : *le Ṣaḥīḥ min akhbār al-biḥār wa 'ajā'ibihā* d'Abū 'Imrān Mūsā ibn Rabāḥ al-Awsī al-Sīrāfi », p. 4-5.

276 Les travaux les plus récents et complets sur les connaissances géographiques relatives à l'océan Indien dans les textes géographiques arabes sont ceux de Jean-Charles Ducène. Cf. Ducène, « Les îles de l'océan Indien dans les sources arabes médiévales : lente découverte ou imagination galopante », p. 125-134. Ducène, « Une nouvelle source arabe sur l'océan Indien au X^e siècle : *Ṣaḥīḥ min akhbār al-biḥār wa 'ajā'ibihā* d'Abū 'Imrān Mūsā ibn Rabāḥ al-Awsī al-Sīrāfi », p. 1-13.

277 Nous analysons la manière de faire et le message idéologique qui se trouve dans ce type de représentation dans le chapitre 6.

278 Il n'est pas question ici de revenir sur l'histoire des relations de l'Égypte musulmane avec la Nubie. Rappelons néanmoins qu'à partir du milieu du VII^e siècle, un traité, qualifié de *baqt*, fut passé entre les autorités égyptiennes et nubiennes. Ce traité imposait notamment aux Nubiens la livraison d'esclaves. La synthèse la plus récente à propos de ce *baqt* se trouve dans Seignobos, *L'Égypte et la Nubie*, I, p. 54-91.

279 Freeman-Grenville, « Zandj », p. 444b.

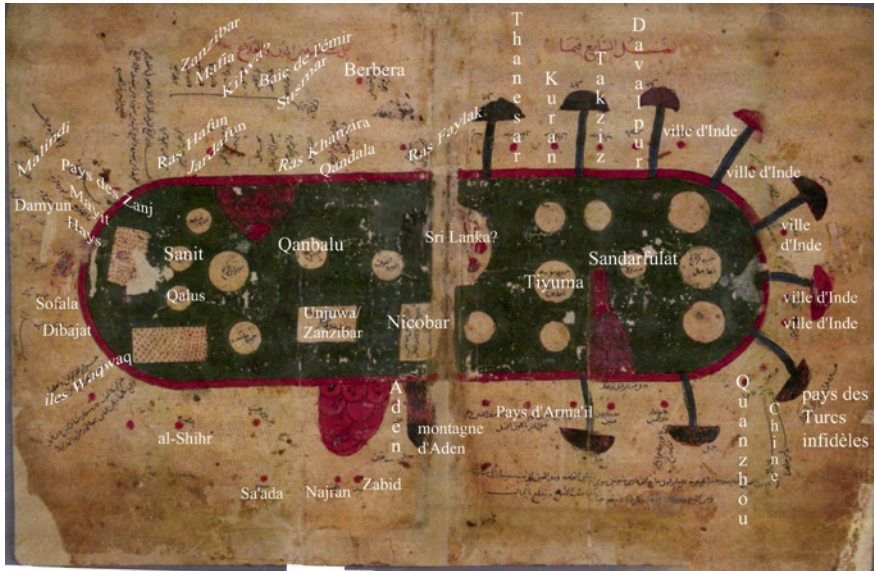


FIGURE 37 L'océan Indien d'après le *Kitāb gharā'ib al-funūn*

de Zanzibar et qui est citée ici pour la première fois dans les sources arabes, puis Kilwa (*K-l-w-l-h.*), en Tanzanie, capitale du plus grand État d'Afrique de cette époque²⁸⁰. Viennent enfin une forteresse côtière non identifiée, la baie de l'émir et l'île du crocodile (*Sūsmār*). Peut-être s'agit-il de Qanbalū, soit aujourd'hui Pemba et qui appartient à l'archipel des Zanzibar²⁸¹. Entre Aden et la corne de l'Afrique plusieurs îles apparaissent dont celle de Zanzibar, l'île de Qanbalū et des îles qualifiées d'îles des Zanj. On voit également la présence d'autres îles non identifiées (*Šaniṭ* et *Qālūs*) et de grandes îles rectangulaires sans nom. À l'extrémité gauche, près de la côte, sont placées, dans le sens des aiguilles d'une montre, les fabuleuses îles *Wāqwāq*, qui, conformément, à ce qu'en disait *Mas'ūdī* sont placées non loin de *Sofāla*, les Maldives (*Dibajat*). L'île de *Sofāla* au Mozambique, réputée pour son or, était considérée par *Mas'ūdī* comme la capitale des Zanj²⁸². Les données fournies par le pseudo-Buzurg b. *Shahriyār* dans son *Kitāb 'ajā'ib al-Hind* ou *Livre des merveilles de l'Inde* écrit

280 Pradines, *Fortification et urbanisation*, p. 46. Pradines et Blanchard, « Kilwa al-Mulūk. Premier bilan des travaux de conservation restauration et des fouilles archéologiques dans la baie de Kilwa, Tanzanie », p. 25-80.

281 *Kitāb gharā'ib al-funūn*, fol. 40A, notice 4, p. 96.

282 *Mas'ūdī*, *Murūj al-dhahab*, III, p. 6-7. D'autres géographes localisaient ces îles en Asie du sud-est voire près du Japon. Cf. Freeman-Grenville et Toorawa, « *Wākwāk* », p. 103b.

au x^e siècle signalent également un tel site²⁸³. Contrairement à ce que le tracé ovale de la carte suggère en rapprochant le Yémen des îles Wāqwāq, ces îles, dont les habitants « coupent la route des navires » et qui succédaient à un archipel dont les habitants pratiquaient l'anthropophagie, se trouvaient à la limite de la zone de navigation des vaisseaux partis du Yémen ou du golfe persique en direction du sud²⁸⁴.

De telles précisions attestent de l'existence d'une route maritime connue depuis le golfe d'Aden jusqu'à l'archipel de Lamu, près de l'actuel Kenya. La carte est assez précise pour le nord de la Somalie avec la mention de plusieurs localités bien identifiées comme Mayt, Hays et Candala, ainsi que les caps. L'importance du Yémen et notamment d'Aden sur cette carte ne fait pas de doute. Aden constituait déjà un port majeur pour le commerce à la fois avec la Chine, mais également avec l'Afrique de l'Est. Elle formait le verrou de la mer Rouge. Le Yémen constituait depuis longtemps un siège important de la prédication ismaélienne²⁸⁵. Les missionnaires ismaéliens étaient nombreux à pratiquer le commerce, ce qui leur permettait de mener de manière discrète une activité de propagandistes²⁸⁶. Les contacts économiques entre l'Égypte fatimide et l'Afrique de l'Est sont attestés par la présence dans les marchés de Fustât de très nombreux produits originaires de ces contrées²⁸⁷. Les fouilles archéologiques menées sur les côtes d'Afrique de l'Est ou encore dans l'archipel des Comores témoignent de l'importance de ces sites comme centres de production ou de transformation de produits très prisés en Égypte²⁸⁸. L'intérêt des Fatimides pour l'Afrique orientale remonte au moins au premier temps de la conquête de l'Égypte par le général Jawhar. Il dépêcha un ambassadeur, al-Uswānī, auprès du souverain nubien²⁸⁹. Le récit de son ambassade, durant laquelle al-Uswānī chercha semble-t-il à obtenir la conversion à l'islam du roi nubien, pourrait indiquer qu'il s'agissait d'un missionnaire ismaélien. Conformément à la théorie élaborée par la cadī al-Nu'mān, la Nubie constituait un territoire ou plutôt une île (*jazīra*) de la prédication, au même titre

283 Buzurg, *Kitāb 'ajā'ib al-Hind*, p. 177.

284 *Kitāb gharā'ib al-funūn*, fol. 29B-30A, notices 51 et 52, p. 155.

285 Nu'mān, *Iftitāh*, p. 32-54.

286 Idrīs, *Uyūn al-akhbār*, v, p. 56, 60. Ibn Ḥawqal évoque par exemple la présence de marchands ismaéliens à Suakin en mer Rouge vers le milieu du x^e siècle. Cf. Ibn Ḥawqal, *Ṣūrat al-arḍ*, éd. p. 48, tr. I, p. 45-46.

287 Nāṣir-i Khusraw, *Sefer Nameh*, p. 69.

288 Pradines, Herviaux, « Dembeni, un site urbain bipolaire », p. 128-141. Pradines, Renel, Veyssier, Zhao, « Ironi Be (Dembeni, Mayotte). Rapport de mission 2015 », p. 44-56.

289 Maqrīzī, *Khiṭaṭ*, I, p. 570 ; Maqrīzī, *Muqaffā*, IV, p. 574-575. Sur al-Uswānī et son récit voir l'article récent de Robin Seignobos, « Mirabilia et realia dans le *Kitāb akhbār al-Nūba* d'Ibn Sulaym al-Uswānī », p. 126-122.

que l'Éthiopie ou le pays des Zanj²⁹⁰. Il ne serait pas étonnant qu'à l'instar de ce qui s'était passé au Sind par exemple, al-Uswānī, accompagné de marchands, ait été envoyé en Nubie afin d'y propager la *da'wa* ismaélienne comme cela pouvait être le cas près de Suakin à la même époque²⁹¹. Au-delà de ces considérations, le rôle majeur de l'océan Indien, et plus largement des routes commerciales continentales et maritimes pour la politique commerciale des Fatimides transparaît donc ici en creux dans cette représentation cartographique qui donne à découvrir les liens précoces qui unissaient les territoires fatimides à l'Asie ainsi qu'à l'Afrique de l'Est. Cette représentation correspond au contexte de guerre économique que les Fatimides livraient aux Abbassides, tandis que la guerre idéologique menée par les Fatimides contre leurs divers concurrents apparaît sans doute mieux dans la carte de la Méditerranée.

À droite de la carte de l'océan Indien se trouve d'abord ce que l'auteur appelle le « pays d'Armā'il », appellation qui pourrait être une déformation de Barū Mānīl, soit la baie de Manille, fréquentée par les navigateurs arabes et persans au IX^e et X^e siècle. Cette dénomination apparaît déjà chez Ibn Khurradādhbih qui localise ce territoire à deux mois de la Chine et le pseudo-Buzurg²⁹². Pour l'auteur du *Kitāb gharā'ib al-funūn*, ce territoire se trouvait dans la dépendance de la Chine et plusieurs villes chinoises sont mentionnées en légende à côté de celle relative à cette terre. L'utilisation d'Ibn Khurradādhbih est assez évidente à la lecture de la légende évoquant trois cents villes chinoises²⁹³. En remontant dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à la partie supérieure de la carte viennent les localités indiennes. En dessinant des montagnes d'où partent des fleuves un peu en retrait de la côte, l'auteur donne des informations sur l'intérieur du continent. Ainsi, entre la Chine et la première localité d'Inde, il situe « le pays des Turcs infidèles », territoire clairement situé en Asie centrale. Cette partie droite de la carte présente ce qu'il faut envisager comme une route maritime entre le golfe persique et la Chine. Une route qui suivait les diverses îles qui se trouvent au centre de la carte. Les îles mentionnées, Nicobar, l'île de Tiyūmah ou Pulau Tioman en Malaisie, l'île de Şandarfulāt, sur la route de Canton, sont connues dans la littérature géographique arabe depuis le IX^e siècle (cf. figures 36 et 37)²⁹⁴. Une grande île est également représentée au centre, mais elle est masquée par le pliage, sans doute est-ce le Sri Lanka,

290 Nu'mān, *Ta'wil*, II, p. 74. Daftary, « Ismaili da'wa outside de Fatimid dawla », p. 29-43.

291 Ibn Ḥawqal, *Şurat al-arḍ*, éd. p. 42.

292 Ibn Kurradādhbih, *Masālik*, p. 69. Daunicht, *Der Osten Nacht*, III, p. 268, 361.

293 Ibn Kurradādhbih, *Masālik*, p. 69.

294 Ibn Kurradādhbih, *Masālik* p. 68. Akhbār al-Şīn wa-l-Hīnd, p. 3-5. Tibbetts, *Material on South-East Asia*, p. 136.

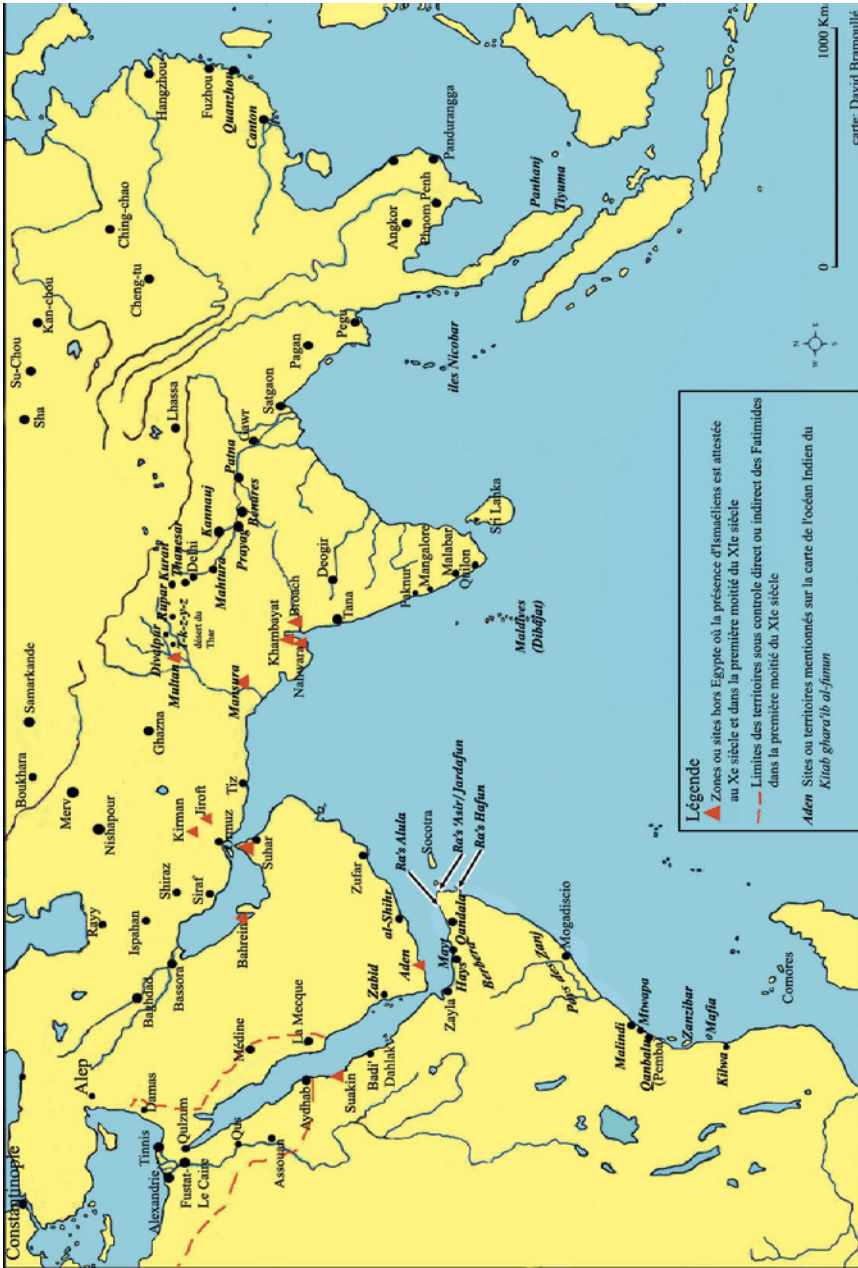


FIGURE 38 Carte de l'océan Indien au début du XI^e siècle

la Sirandīb de la littérature arabe²⁹⁵. La carte illustre que cette route maritime était connue des navigateurs originaires du monde musulman et que les contacts avec les marchands chinois n'étaient pas rares²⁹⁶. Toutefois, Mas'ūdī (m. 956) rapporte qu'en son temps déjà, il n'était plus possible de faire le voyage directement de l'Irak vers la Chine par la mer à cause des dangers qui régnaient dans certains ports chinois²⁹⁷.

Depuis le Maghreb et même une fois en Égypte, les Fatimides ne disposaient pas plus que les Abbassides des moyens de relancer le commerce maritime en ligne directe depuis leurs territoires. Ils devaient trouver une voie alternative pour détourner à leur profit la route du commerce entre l'Irak et l'Asie. Cette route semble apparaître dans les mentions de plusieurs cités en haut de la carte de l'océan Indien. La graphie des noms est mal établie, aussi existe-t-il un certain degré d'incertitude quant à l'identification précise de ces localités, mais la carte évoque Bānāshwar identifiée avec Thānesar, au nord de Delhi, Kūrān, peut-être Kuhrām au nord-ouest de la cité précédente, Rūpar, Davalpur et une cité non identifiée. Elles constituaient toutes des étapes de la route commerciale entre certains territoires du Sind (Pakistan) soumis à des potentats locaux qui reconnaissaient l'autorité des Fatimides depuis les années 960²⁹⁸. Les émirats ismaéliens de Multan et de Maṣṣūra entretenaient des relations étroites avec les Fatimides par l'intermédiaire de messagers²⁹⁹. Sous le califat d'al-Mu'izz, un lettre signale les liens qui existaient déjà avec le Sind et du temps d'al-Azīz, un témoignage signale la présence régulière au Caire de missionnaires arrivant du Khwarizm et du Sind avec des cadeaux et de l'argent³⁰⁰. Les localités sont également représentées sur une carte d'un système fluvial complexe qui peut s'apparenter à une combinaison des trois fleuves Indus-Gange-Brahmapoutre³⁰¹. Cette dernière présente un double itinéraire à travers l'Inde. Il s'agit d'un trajet depuis Multan vers Kānnauj, alors la plus grande ville d'Inde, en contournant le désert du Thar par le nord. Cette route passait par exemple par Davalpur, Rūpar, Thanesar, Mathura et enfin Kānnauj (cf. figures 36 et 37). L'autre route, qualifiée de « route vers la Chine », partait

295 *Akhbār al-Ṣīn wa-l-Hind*, p. 4. Tibbetts, *Material on South-East Asia*, p. 27, 37.

296 Wade, « Chinese engagement with the Indian Ocean during the Song, Yuan and Ming dynasties (Tenth to Sixteenth Centuries) », p. 56-59.

297 Mas'ūdī, *Murūj al-dhahab*, I, p. 303, 308. Rappelons que Mas'ūdī est mort à Fustāt où il avait passé les dernières années de sa vie et où il a achevé son œuvre, qu'il était vraisemblablement shī'ite et qu'il a copié à plusieurs reprises les *Akhbār al-Ṣīn wa-l-Hind*. Voir Pellat, « Al-Mas'ūdī », p. 784a.

298 Daftary, *Ismā'īlīs*, p. 166-167, 176.

299 Idrīs, *Uyūn*, VI, p. 115-116. Muqaddasī, *Taqāsīm*, p. 485.

300 Stern, « Ismaili Propaganda and the Fatimid rule in Sind », p. 300-301.

301 *Kitāb gharā'ib al-funūn*, fol. 43B, p. 81.

donc de Kânnauj et passait par Allahabad, Bénarès, Patna et se poursuivait à travers des villes non identifiées. Il s'agissait donc d'itinéraires continentaux qui suivaient le cours de plusieurs fleuves, dont le Gange, et qui s'engageaient ensuite à travers les plateaux du Tibet. Les sources attestent dès cette période de la présence en Égypte d'objets qui provenaient de ces territoires asiatiques³⁰².

En résumé, sur la carte, la partie asiatique de l'océan Indien semble mettre en lumière à la fois un itinéraire maritime, mais qui était alors en perte de vitesse, et son alternative continentale. Cette dernière ne correspond pas à la route de la soie, plus septentrionale, mais bien à un nouvel itinéraire commercial dont peu de temps auparavant certaines étapes avaient été aux mains de potentats locaux alliés des Fatimides et où, à n'en pas douter, les marchands ismaéliens étaient toujours actifs au XI^e siècle. Il est impossible d'affirmer que les communautés ismaéliennes se trouvaient à l'origine de l'essor de cette route commerciale et à fortiori que tout ceci était organisé par les Fatimides, mais, de fait, les marchands ismaéliens participaient activement à ce commerce qui arrangeait les affaires des califes du Caire. Pour ce qui est des contacts avec les ports d'Afrique de l'Est, aucun document ne permet en l'état d'attester la présence de communautés ismaéliennes au-delà des rivages de la mer Rouge, pour autant, à partir de la deuxième moitié du XI^e siècle, cette mer devint un espace stratégique essentiel pour les Fatimides.

2.2 *Le contrôle de la mer Rouge : un enjeu économique majeur*

De 1073 à la disparition de la dynastie, les actions menées par les Fatimides illustrent un renouvellement de la politique égyptienne en mer Rouge. Si dans un premier temps, ces actions ne paraissent pas fondamentalement différentes de celles de la période précédente, il ne faut pas s'y tromper, car Badr al-Jamālī, le nouveau maître de l'Égypte, n'avait plus les mêmes objectifs pour la dynastie qu'il venait de sauver. Son vizirat marque ainsi une nette réorientation de la politique égyptienne dans cet espace. Durant cette seconde phase, les actions entreprises par les Égyptiens se diversifièrent. Si la *da'wa* demeura le principal atout fatimide dans la région avec une diplomatie plus active, l'action militaire directe ou le renforcement des liens avec les communautés marchandes devinrent les nouveaux moyens d'action ou d'influence dans une mer où la maîtrise de la navigation constitua dès lors un enjeu essentiel.

302 Ibn Zubayr, *Dhakhā'ir*, p. 60. Il est aujourd'hui admis que l'auteur de cet ouvrage n'est pas Ibn al-Zubayr, mais un auteur anonyme. Nous gardons néanmoins cette désignation qui est celle de l'édition du texte.

2.2.1 Une *da'wa* instrumentalisée et une diplomatie plus active

Dans cette nouvelle phase qui commence après 1073, la diffusion de la *da'wa* et, plus largement, l'emprise idéologique ne paraissent plus avoir été les finalités premières de la politique fatimide vers la mer Rouge et au-delà. Elles devinrent des moyens comme les autres mis au service d'un objectif désormais différent. Si le Hedjaz et les villes saintes restèrent dans un premier temps des territoires qu'al-Mustanşir souhaitait garder sous son contrôle, il fut d'une certaine manière le dernier imam à avoir des visées idéologiques encore inspirées par les théories ismaéliennes initiales³⁰³. Régner sur La Mecque faisait partie des derniers rêves d'une dynastie qui ne pouvait plus prétendre à l'universalité. En 1075, Badr parvint à rétablir l'appel à la prière au nom des Fatimides dans la ville sainte. Dans une lettre, le calife demanda à al-Mukarram de prendre la responsabilité de l'administration de cette zone dont le shérif, Abū Hāshim Muḥammad b. Ja'far (m. 1094), pourtant placé au pouvoir par 'Alī al-Şulayḥī en 1064, jouait un double jeu. À la manière des cadis-gouverneurs des cités littorales de Syrie et de Palestine, le shérif tentait de profiter de l'avancée des Seldjoukides pour se dégager de l'emprise égyptienne. Il rétablit ainsi l'appel à la prière au nom des Abbassides sans toutefois rompre totalement les liens avec l'Égypte qui demeurerait le centre d'approvisionnement majeur des deux villes saintes³⁰⁴. Les années 1070 et surtout 1080 furent ainsi marquées par des appels à la prière lancés tantôt au nom des Abbassides tantôt au nom des Fatimides en fonction d'un contexte de plus en plus défavorable aux Égyptiens³⁰⁵. Ces changements témoignent à la fois de l'affaiblissement de l'influence égyptienne au Hedjaz, mais aussi des tentatives fatimides pour y garder la main. Leur volonté d'exercer une influence idéologique n'avait pas encore totalement disparu. Cela correspondait de toute façon à la nouvelle stratégie de Badr qui ne souhaitait et ne pouvait de toute façon pas poursuivre le mouvement d'expansion fatimide vers l'est ou le nord de la Syrie depuis que les Seldjoukides étaient présents dans la région. Les difficultés qu'éprouvèrent les Fatimides à garder sous leur contrôle les villes côtières de Palestine et de Syrie à partir des années 1070-1080 ne furent certainement pas étrangères au choix du nouveau maître de l'Égypte de réorienter la politique de la dynastie vers le sud.

Peut-être plus intéressant que les relations avec La Mecque pour juger de la nouvelle attitude des Fatimides envers les territoires bordant la mer Rouge,

303 Selon les textes, le retour du calife abbasside à Bagdad, après un an d'exil dû à la prise de la ville par le général turc al-Basāsiri qui agissait au nom des Fatimides, fut véritablement perçu par al-Mustanşir comme le signe qu'il valait mieux renoncer à soutenir de nouvelles tentatives. Idrīs, *Uyūn*, VII, p. 74.

304 *Sijillāt al-mustanşiriyya*, doc. 54 p. 176, doc. 63 p. 203.

305 Maqrīzī, *Itti'āz*, II, p. 303, 320-322.

fut en effet la réorientation de la *da'wa* en direction du Bahreïn, de l'Oman et de l'Inde. En 1076, al-Mustanşir confia la juridiction sur l'Oman à al-Mukarram Aḥmad. Le calife suggéra au sulayhide de profiter de la révolte des habitants du Bahreïn pour y nommer des missionnaires qui l'aideraient à mettre la région sous son influence³⁰⁶. Ce regain d'intérêt pour des territoires qui, comme l'Inde, avaient déjà reçu le message ismaélien parfois bien avant les années 1070, s'explique par la pacification de l'Égypte. Le retour au calme en Égypte même permettait aux Fatimides de s'intéresser de nouveau au développement de la *da'wa*. Cependant, il ne faut pas s'y tromper, ce renouvellement de l'attrait pour l'idéologie était désormais à l'initiative de Badr al-Jamālī. En tant qu'imam ismaélien al-Mustanşir était le maître officiel de la *da'wa* avec, comme second, le *dā'ī* en chef du Caire. Toutefois, une lettre semble suggérer que Badr décida de s'occuper aussi de cet aspect là du califat. La *da'wa* et tout son appareil passèrent peu à peu sous la coupe du vizir qui se mit à en fixer les grandes orientations. Le choix de s'occuper désormais davantage de l'Inde ou de l'Oman n'émanait donc certainement plus d'al-Mustanşir lui-même, mais de son puissant vizir. Le calife écrivit d'ailleurs à al-Mukarram que les ordres de nomination des nouveaux propagandistes d'Inde et d'Oman, respectivement Marzubān b. Ishāq b. Marzubān et Ismā'īl b. Ibrāhīm, avaient été envoyés par le Conseil (*majlis*) de Badr al-Jamālī avec le messenger Mu'izz al-Dawla Ṭawq b. Nāsik. Le calife fatimide jouissait encore de son statut d'incarnation vivante de l'imam occulté auprès des Sulayhides ou des autres missionnaires. Pour tous les ismaéliens, il représentait l'autorité spirituelle et politique suprême. Par conséquent, il était théoriquement le premier personnage de qui l'on recevait les recommandations et il était le seul, avec le *dā'ī* en chef, à pouvoir fixer les orientations de la *da'wa*. Dans la réalité plus triviale des palais califaux, al-Mustanşir avait perdu toute autorité réelle. Il n'était plus qu'une marionnette entre les mains de Badr qui rassemblait désormais tous les pouvoirs entre ses mains. Le calife, autorité incontestée en dehors de l'Égypte, ne prenait plus une seule décision sans que son vizir n'ait son mot à dire voire ne lui dicte ses paroles.

Ainsi, peu de temps après l'arrivée de Badr au pouvoir, al-Mustanşir demanda à l'émir sulayhide de suivre les conseils de son vizir. En avril 1080, le calife réitéra cette recommandation à al-Mukarram Aḥmad (m. 1084)³⁰⁷. Les lettres montrent clairement que la stratégie fatimide visait non seulement à présenter Badr comme le protecteur des imams, mais aussi comme une autorité à laquelle il fallait désormais obéir. Un pas supplémentaire dans ce sens fut franchi

306 *Sijillāt al-mustanşiriyya*, doc. 54 p. 176.

307 *Sijillāt al-mustanşiriyya*, doc. 51, p. 169, doc. 20 p. 76.

lorsqu'en avril 1086, le calife demanda officiellement à la reine al-Ḥurra, veuve d'al-Mukarram et désormais seule à diriger le Yémen, de citer les noms de Badr puis de son fils al-Afḍal lors du sermon officiel³⁰⁸. Si Badr était bien ismaélien, il était surtout pragmatique et avait compris que le rêve expansionniste fatimide avait fait long feu. Il était toutefois impossible d'affirmer haut et fort que la dynastie renonçait officiellement à son projet de domination du monde musulman. La *da'wa*, qui comptait de nombreux adhérents partout dans le monde musulman, pouvait servir les nouveaux projets de Badr qui consistaient alors à maintenir l'autorité fatimide sur le littoral syro-palestinien et bien entendu sur l'Égypte. Ainsi, à partir des années 1070-1080, la *da'wa* fut instrumentalisée pour servir les objectifs politiques définis d'abord par Badr puis par son fils. Dorénavant, et jusqu'à la disparition des califes du Caire, les messages des imams ismaéliens à leurs alliés yéménites reflétaient surtout la volonté des vizirs plus que celle des imams.

Lorsque al-Mukarram décéda en 1084 et que sa femme, la reine Arwa al-Sayyida al-Ḥurra, prit sa succession, le calife renouvela ses recommandations quant à la nécessité de contrôler de près le développement de la *da'wa* d'Oman³⁰⁹. Le *dā'ī* titulaire avait plus ou moins abandonné sa charge. Il n'accordait en tout cas plus assez de temps aux fidèles et consacrait toute son énergie au commerce maritime alors en pleine expansion. L'implication d'un missionnaire ismaélien dans le commerce témoigne à quel point cette activité avait été privilégiée par ceux qui voulaient diffuser le message ismaélien sans attirer l'attention des autorités abbassides. Le calife demanda la poursuite des efforts missionnaires en Inde. Il se montra enfin très soucieux de voir l'ordre sulayhide régner au Yémen. Plusieurs documents témoignent de messages adressés aux différents chefs locaux pour les enjoindre de cesser leur révolte et de rester fidèles à la reine Arwa³¹⁰. À la mort d'al-Mustanşir en 1094, sa succession fut quelque peu houleuse³¹¹. En dépit du manque de clarté dans la nomination du nouveau calife al-Musta'li (r. 1094-1101), le Yémen sulayhide suivit la *da'wa* officielle, dite *musta'lienne* comme le souhaitait al-Afḍal, désormais seul maître

308 *Sijillāt al-mustanşiriyya*, doc. 14, p. 58, doc. 15 p. 63.

309 Sur les relations des califes avec cette reine voir notamment Cortese, Calderini, *Women and the Fatimids*, p. 127-140. Calderini, « Women and Trade during the Fatimids » dans *Il Fatimidi e il Mediterraneo*, Studi arabo-islamici e mediterranei, p. 71-80.

310 *Sijillāt al-mustanşiriyya*, doc. 14 p. 58, doc. 26 p. 90, doc. 48 p. 161, doc. 52 p. 171, doc 63 p. 203.

311 Al-Afḍal aurait écarté du trône le fils aîné du calife, Abū Maṣṣūr Nizār alors âgé de 50 ans et officiellement désigné par son père comme l'héritier du trône, pour y placer le fils cadet Abū al-Qāsim Aḥmad, alors âgé de 20 ans et beaucoup plus facilement influençable. Daftary, *Ismā'īlīs*, p. 261.

de l'Égypte depuis que son père était mort peu de temps après le calife. Comme al-Afḍal l'avait fait avec les notables égyptiens qui reconnaissaient les droits du nouveau calife, le nouvel homme fort du califat sut convaincre la reine Arwa de la légitimité d'al-Musta'li. L'Égypte échappa ainsi à une première crise avec le Yémen. La rupture entre les Fatimides et les Sulayhides survint toutefois à la mort du calife al-Āmir (r. 1101-1130). Elle aboutit à ce que l'on appelle le schisme ṭayyibide³¹². Sans rejeter ouvertement les Fatimides avec qui les relations s'étaient de toute façon dégradées depuis les années 1110, Arwa encouragea une nouvelle *da'wa* qui ne reconnaissait pas le nouveau calife al-Ḥāfiẓ comme imam. Ce dernier n'était pas considéré comme le véritable héritier d'al-Āmir. Les liens entre l'Égypte et le Yémen se distendaient ainsi à un moment crucial pour les Fatimides qui subissaient les assauts des Francs. Devant cette défection, les Fatimides cherchèrent immédiatement à assurer leurs positions dans la région en se trouvant de nouveaux fidèles.

Le titre de *dā'ī* ou propagandiste de la doctrine fatimide officielle ne pouvait plus être confié aux Sulayhides. Les Fatimides transférèrent alors cette charge prestigieuse aux émirs d'Aden, les Zuray'ides. Ceux-ci avaient été placés à la tête d'Aden et de sa région en 1083 par al-Mukarram qui avait habilement nommé deux frères. L'un, al-'Abbās (m. 1084), contrôlait l'arrière-pays d'Aden tandis que l'autre, al-Mas'ūd b. al-Karam, gouvernait le port même et la côte. Si cette situation était censée faire naître une rivalité entre les deux branches de la famille et donc protéger le *dā'ī* sulayhide, le plan ne fonctionna pas tout à fait, car les deux branches s'entendirent assez pour prendre une certaine autonomie vis-à-vis de leurs patrons Sulayhides. Les deux frères puis leurs successeurs réduisirent peu à peu le tribut qu'ils devaient payer à al-Mukarram puis à la reine. Cette attitude entraîna quelques expéditions des Sulayhides contre les Zuray'ides, notamment en 1087, puis en 1091 et de nouveau en 1110³¹³. Malgré les frictions, il n'y eut aucune rupture officielle des maîtres d'Aden avec les Sulayhides et encore moins avec les Fatimides. Ces derniers étaient sans doute trop heureux de pouvoir compter sur les Zuray'ides qui représentaient à la fois un contre-pouvoir aux Sulayhides et dirigeaient Aden, véritable verrou de la mer Rouge. L'absence de texte clair ne permet pas de dire si les Fatimides s'intéressèrent directement aux émirs d'Aden avant la crise ṭayyibide. Cependant, quelques lettres d'al-Mustansir adressées à la reine Arwa font référence à d'autres missives envoyées aux divers émirs quelque peu rebelles du Yémen³¹⁴. Cela suggère que le calife s'adressait en priorité aux Sulayhides,

312 Daftary, *Ismā'īlīs*, p. 267-268.

313 Daftary, *Ismā'īlīs*, p. 276-277.

314 *Sijillāt al-mustansiriyya*, doc. 38, p. 128, doc. 22, p. 79.

mais il entretenait aussi une correspondance directe avec d'autres émirs du Yémen parmi lesquels se trouvaient très certainement les Zuray'ides qui maîtrisaient la zone la plus stratégique de la péninsule. Le plan d'al-Mukarram finit toutefois pas se réaliser, car des tensions plus violentes se firent jour entre les héritiers des deux premiers émirs nommés à Aden. Une guerre civile finit par éclater en 1136. Après deux années d'opposition, Saba' b. Abū al-Su'ūd (m. 1138), petit fils d'al-'Abbās, unifia toute la ville d'Aden entre ses mains³¹⁵. Le calife al-Ḥāfiẓ attendit la fin de ce conflit pour octroyer le titre de *dā'ī* à 'Alī (m. 1139), fils aîné de Saba' mort très peu de temps après la fin de la guerre. 'Alī ne vécut toutefois pas assez longtemps pour recevoir le titre, car, à l'arrivée de l'émissaire, il était déjà mort. L'envoyé du calife, le *cadi* al-Rashīd (m. 1167), confia finalement le titre au frère de 'Alī, Muḥammad b. Saba' (m. c. 1155)³¹⁶. En dépit de ces difficultés initiales, le titre de *dā'ī* demeura ensuite dans la famille jusqu'à la disparition des Zuray'ides dans les années 1170.

Durant toutes ces années où les Fatimides firent des Zuray'ides leurs propagandistes en chef dans la région, 'Umāra al-Ḥakamī témoigne du net affaiblissement de la portée spirituelle de la *da'wa* au sein du califat fatimide. Les hommes au pouvoir au Caire pendant tout le XII^e siècle n'étaient plus vraiment concernés par les aspects idéologiques et l'orthodoxie de l'ismaélisme³¹⁷. 'Umāra indique en substance qu'en contradiction avec toute la tradition fatimide, le *dā'ī* en chef, Ibn al-Qawī, l'illustre *cadi* al-Fādil, le vizir Shāwar et le calife souhaitaient accorder par avance la transmission du titre de *dā'ī* aux deux fils du seigneur d'Aden pour le jour où celui-ci décéderait³¹⁸. Il s'agissait pour les Fatimides de maintenir une certaine influence idéologique sur les maîtres d'Aden, d'en faire leurs affidés et, par l'envoi de robes d'honneurs et l'octroi de titres ronflants, de garder les émirs yéménites dans une position d'obligés qu'ils n'étaient en réalité plus vraiment. 'Umāra raconte comment il expliqua aux hommes forts de l'Égypte qu'en agissant de la sorte, la fonction de *dā'ī* s'en trouverait décrédibilisée et l'autorité califale sur les émirs serait en définitive amoindrie. Ce récit est difficile à confirmer, mais il est assez paradoxal de constater que la tradition ismaélienne pourrait en quelque sorte avoir été préservée sur les recommandations d'un fervent shaféite. Cet épisode peut apparaître comme la conséquence de ce qu'avait déjà perçu en son temps le dernier grand *dā'ī* en chef fatimide, al-Mu'ayyad fī al-Dīn al-Shīrāzī (m. 1078). Il

315 Sur cet épisode cf. Daftary, *Ismā'īlīs*, p. 276-278.

316 'Umāra al-Ḥakamī, *Yaman*, p. 50, 55. Bā Makhrama, *Thaghr 'Adan*, 11, p. 32, 216.

317 Ce phénomène a été ressenti dès le XI^e siècle par le futur grand *dā'ī* al-Mu'ayyad fī al-Dīn al-Shīrāzī qui, à son arrivée au Caire, comprit que la *da'wa* était désormais entre les mains de personnages qui se souciaient davantage de leur position que de la pureté de la cause.

318 'Umāra al-Ḥakamī, *Yaman*, p. 79, 275.

déplorait l'affaiblissement spirituel du message ismaélien dès les années 1040-1050. Ainsi, tout laisse croire que dans les dernières décennies de la dynastie fatimide, les hommes à la tête de l'Égypte voyaient davantage dans l'attribution du titre de *dā'ī* un moyen de conserver des relations privilégiées avec les émirs d'Aden qu'un titre qui ne pouvait être confié qu'à ceux qui incarnaient l'orthodoxie de l'ismaélisme³¹⁹. La *da'wa* était clairement devenue un instrument qui servait à garantir l'ouverture d'Aden, véritable verrou du commerce en mer Rouge.

L'instrumentalisation de la *da'wa* s'accompagna de la multiplication de contacts diplomatiques entre l'Égypte et le sud de la mer Rouge. Les textes signalent clairement des messagers faisant la navette entre ces deux zones. Le *cadi* al-Rashīd Aḥmad b. 'Alī b. al-Zubayr ou encore 'Umāra al-Ḥakamī sont parmi les plus célèbres de ces émissaires de l'un ou l'autre parti³²⁰. Ils effectuèrent souvent des voyages entre Aden et l'Égypte dans les années 1140-1160. Il est intéressant de constater que la multiplication des contacts diplomatiques correspond à la période durant laquelle les lettres de la Geniza concernant la mer Rouge et l'océan Indien sont les plus nombreuses³²¹. Plusieurs émissaires fatimides passèrent par les îles Dahlak (cf. figure 39) lors des expéditions militaires directes que les Fatimides entreprirent vers le Yémen³²². 'Umāra entretenait quant à lui de bonnes relations tant avec les maîtres de Zabid, ennemis des Zuray'ides, que Muḥammad b. Saba' ou encore le véritable maître d'Aden, Bilāl b. Jarīr al-Muḥammadī (m. v. 1151-1153) à qui le calife al-Ḥāfiẓ (r. 1130-1149) envoya de somptueux cadeaux et conféra des titres prestigieux³²³. Bilāl, le vizir des Zuray'ides, avait notamment donné en mariage sa fille à Muḥammad b. Saba'. Les lettres de la Geniza indiquent en outre qu'il était un armateur puissant et qu'il entretenait des liens étroits avec les marchands juifs, notamment avec Maḍmūn b. Ḥassan (ou Japheth) b. Bundār, un des plus grands négociants de la ville.

319 Shirāzī, *Dōwān al-Mu'ayyad*, p. 80-83.

320 Le *cadi* al-Rashīd est considérable par son esprit encyclopédique, écrivain, poète, biographe, compilateur, juriconsulte, logicien, géomètre, diplomate, inspecteur des services administratifs à Alexandrie. Né à Assouan vers 1106, il fut mis à mort par le vizir Shāwar en 1167 pour avoir pris le parti de Shirikū. 'Umāra al-Ḥakamī, *Yaman*, p. 78. Ibn Khallikān, *Wafayāt*, I, p. 143-146, II, p. 343. Suyūṭī, *Ḥusn al-muhāḍara*, I, p. 311. Maqrīzī, *Ittī'āz*, III, p. 290.

321 Goitein, Friedman, *India Traders*, p. 14.

322 Nous aborderons ces visites dans le chapitre sur les opérations militaires directes.

323 'Umāra al-Ḥakamī, *Nukat*, I, p. 26-27.

2.2.2 Des relations plus étroites avec les communautés marchandes

Le rapport étroit qu'entretenait le maître d'Aden avec les marchands juifs amène à évoquer le rôle des commerçants issus de la communauté juive dans le commerce en mer Rouge et dans l'océan Indien et de leurs possibles rapports avec les autorités fatimides. Au-delà de cet aspect, les documents amènent à s'interroger sur l'instrumentalisation des diverses communautés non musulmanes pour entretenir et développer des liens commerciaux avec certains territoires.

En fait de rapprochement ou de prise de contrôle des autorités religieuses par les autorités fatimides, il existe un précédent dans l'histoire de cette dynastie. Il s'agissait des rapports entre le gouvernement fatimide et le patriarcat copte d'Alexandrie. L'histoire de cette Église, telle qu'elle est racontée par le pseudo-Sawīrus b. al-Muqaffā', met en lumière que Badr al-Jamālī contraignit le patriarche d'Alexandrie à abandonner son siège historique pour aller résider dans la capitale. Le vizir interdit même au patriarche de quitter la ville sans sa permission et, en compensation, il en fit un familier de la cour. Il s'agissait de pouvoir le convoquer au plus vite. Selon la documentation, Badr souhaitait ainsi contrôler la nomination des métropolitains que le patriarche désignait pour exercer leur ministère dans les régions désormais considérées comme stratégiques. C'est notamment à la Nubie et l'Abyssinie que l'historien copte fait alors référence. Le vizir insista en effet auprès du patriarche pour qu'il usât de son influence afin d'opérer un rapprochement doctrinal entre l'Église copte et les Églises monophysites nubienne et abyssinienne. L'objectif final consistait bien sûr à ce que le patriarche copte devienne la référence religieuse des souverains de ces régions. Les individus nommés métropolitains d'Abyssinie devaient ainsi s'engager devant le gouvernement fatimide à faciliter et sécuriser le séjour des marchands musulmans de passage dans la région. Ils devaient faire construire des mosquées et maintenir les envois de cadeaux et autres richesses depuis la cour du roi de Nubie vers la cour fatimide conformément au *baqt*³²⁴. En échange d'une telle coopération, les Fatimides, fidèles à leurs pratiques, donnaient aux patriarches des titres honorifiques et facilitaient quelque peu la vie de leurs sujets chrétiens. L'Église égyptienne fut ainsi utilisée pour maintenir des relations commerciales fluides entre la Nubie et l'Égypte.

Au-delà des relations commerciales continentales, il n'est pas impossible que des chrétiens aient été actifs en mer Rouge à cette époque. Un synaxaire arabe jacobite signale en effet l'existence d'un évêque de 'Aydhāb, dont l'origine servait notamment à permettre à des commerçants (*tujjār*) et de capitaines de navires (*nawākhid*) chrétiens naviguant en mer Rouge, de recevoir les

324 Ibn al-Muqaffā', *Egyptian Church*, II-3, p. 329-330, 347-351.

sacrements³²⁵. Si le texte, composé entre 1111 et 1241, pourrait en réalité localiser à 'Aydhāb, des événements qui survinrent peut-être à Bérénice quelques siècles plus tôt, il n'est pas du tout impossible que durant les siècles fatimides, un réseau de commerçants chrétiens actifs ait existé dans ces parages près desquels les communautés chrétiennes étaient encore bien présentes et attestées non seulement à Qūs ainsi qu'à Suakin et bien évidemment en Nubie et Abyssinie. Les Bedja, maîtres de la région étaient très actifs dans le transfert des pèlerins musulmans et certains étaient partiellement christianisés³²⁶. Il existe ainsi suffisamment d'indices pour penser que des chrétiens contribuèrent au commerce en mer Rouge à l'époque fatimide. Pour les Fatimides, tous les moyens étaient bons pour renforcer le commerce avec les territoires au sud de l'Égypte même si l'on ne peut affirmer pour l'instant que les califes eurent par exemple, comme en Méditerranée, des bateaux qui naviguaient pour leur compte³²⁷.

Des lettres commerciales datées du califat d'al-Āmir (r. 1101-1130) et des califes suivants furent retrouvées à Qaṣr Ibrīm en Haute-Égypte, entre Assouan et Abou Simbel aujourd'hui. Elles témoignent de l'intérêt évident que les Fatimides ou que certains administrateurs de la dynastie portaient au commerce avec la Nubie et l'Abyssinie. Si les relations avec la Nubie n'entrent pas dans le cadre de cet ouvrage, certaines lettres retrouvées évoquent néanmoins le commerce maritime. À l'époque envisagée, Qaṣr Ibrīm dépendait du roi de Nubie installé à Dongola. Dans sa description de la Nubie, al-Uswānī en fait une des toutes premières localités de Nubie après l'île de Bilaq, dernier poste égyptien³²⁸. Sur place siégeait un gouverneur nubien qualifié de « maître de la cavalerie (*ṣāhib al-khayl*) » ou de « maître de la montagne »³²⁹. Cet éparque avait pour fonction principale d'entretenir des relations commerciales avec l'Égypte et en particulier avec son homologue égyptien, le gouverneur d'Assouan qui, depuis le début du XI^e siècle appartenaient tous ou presque au même groupe, celui des Banū al-Kanz. Ce groupe était issu du rapprochement entre le clan arabe bédouin dit des Rabī'a, installés de longue date autour d'Assouan et dans la Wādī 'Allāqī, et les Bedja. Des alliances matrimoniales avaient été conclues et avaient donc donné naissance à ce groupe des Banū al-Kanz³³⁰.

325 *Synaxaire arabe jacobite*, p. 500-501. Voir également l'analyse et la datation du texte par René-Georges Coquin ainsi que les remarques de Jean-Claude Garcin. Cf. Coquin, « Le Synaxaire des Coptes », p. 351-365. Garcin, *Qūs*, p. 31, note 1, p. 32, note 2.

326 Ibn Ḥawqal, *Ṣūrat al-arḍ*, éd. p. 56, tr. 1, p. 54.

327 Ibn Muyassar, *Muntaqā*, p. 135. Canard, « Une lettre du calife fātimite al-Ḥāfiz à Roger II », p. 125-146.

328 Maqrīzī, *Khiṭaṭ*, 1, p. 518.

329 Abū Ṣāliḥ, *Churches*, éd. fol. 96a, tr. p. 266. Maqrīzī, *Khiṭaṭ*, 1, p. 518.

330 Baadj, *Saladin*, p. 92.

Depuis le règne d'al-Ḥākīm (r. 996-1021) au moins, l'émir des Rabī'a d'Assouan, alliés des Fatimides, se voyait systématiquement attribuer le *laqab* honorifique de Kanz al-dawla qui récompensait, semble-t-il, mais les choses ne sont pas claires, leur aide dans l'arrestation du rebelle Abū Rakwa en 1007³³¹. En dépit de l'agitation qui régna dans cette province frontière du haut Ṣa'īd, dont la capitale administrative passa d'Assouan à Qūs entre la fin du XI^e siècle et le début du XII^e siècle³³², les Banū al-Kanz, s'ils ne furent plus choisis pour exercer la charge de gouverneur, demeurèrent néanmoins les acteurs politiques, militaires et économiques majeurs de cette zone comme le signale la littérature narrative et plusieurs dizaines de lettres retrouvées à Qaṣr Ibrīm³³³.

Leurs relations leur permettaient de contrôler l'accès à l'Égypte des marchandises arrivant de Nubie ainsi que les routes caravanières ralliant la vallée du Nil à 'Aydḥāb³³⁴. Les documents arabes découverts à Qaṣr Ibrīm se rapportant à la période fatimide émanent dans leur grande majorité des membres de cette tribu voire du porteur du titre de Kanz al-Dawla lui-même³³⁵. On comprend que les Banū al-Kanz entretenaient des relations commerciales suivies avec le gouverneur nubien de cette région frontalière, l'éparque de Nobadia, qu'elles désignent le plus souvent sous le titre de « maître de la cavalerie (*ṣāḥib al-khayl*) » ou de « ministre du roi (*wazīr al-malik*) »³³⁶. Les documents inédits de Qaṣr Ibrīm semblent indiquer que dans les années 1150-1160 au moins un membre de la cour fatimide possédait des navires de commerce à 'Aydḥāb³³⁷. Rien ne permet de dire si les opérations commerciales montées par cet individu se faisaient à titre privé ou pour le compte de l'État, le mélange des genres était de toute façon fréquent. Ce personnage entretenait des relations commerciales assez étroites avec semble-t-il sinon le roi de Nubie, au moins son gouverneur dont dont il était en quelque sorte l'agent à Qūs. À la mort de ce

331 Garcin, *Qūs*, p. 75.

332 Garcin, *Qūs*, p. 80-83.

333 Ces lettres sont en grande partie inédites. Je remercie le professeur Elizabeth Sartain, qui a initialement travaillé sur cette documentation et le professeur Geoffrey Khan, chargé de la publication de ces lettres d'avoir répondu à mes questions et de m'avoir apporté des éclairages fort utiles. Il existe par ailleurs un texte inédit d'Elizabeth Sartain, fruit d'une conférence donnée en 1993 et qui se trouve à l'université de Cambridge, qui fournit nombre de renseignements précieux sur ces textes en attendant leur publication prochaine nous l'espérons. Cf. Sartain, « Nubian-Egyptian relation in the Late Fatimid Period : The Sudan trade », *paper presented at MESA Conference*, Triangle Park, North Carolina, 1993.

334 Garcin, *Qūs*, p. 84. Seignobos, *L'Égypte et la Nubie*, 1, p. 182-201.

335 Khan, « The Medieval Arabic documents from Qasr Ibrim », p. 148.

336 Khan, « The Medieval Arabic documents from Qasr Ibrim », p. 148.

337 Plumley, « The Christian Period at Qasr Ibrim : Some Notes on the MSS Finds », p. 106. Baadj, *Saladin*, p. 92-94.

personnage, ses affaires furent reprises par son frère qui écrivit alors au gouverneur de la province du Ṣaʿīd pour lui signaler les changements à la tête de ce que l'on peut appeler l'entreprise familiale. Il semble qu'une allusion soit faite aux vœux émis par le calife pour que les relations commerciales avec la Nubie et l'Abyssinie soient maintenues tout comme les envois de cadeaux par les souverains de ces régions selon les principes anciens du *baqt*³³⁸. Le fait que le premier des deux frères au moins ait peut-être appartenu à la cour, et qu'il ait agi officiellement pour le compte d'un roi ou d'un officiel étranger laisse penser que ses opérations commerciales bénéficiaient de l'aval des autorités égyptiennes. Si l'implication directe de l'État fatimide dans le commerce en mer Rouge ne peut-être confirmée pour l'instant, il existait cependant assez d'intérêts convergents pour penser que les souverains d'Égypte souhaitèrent favoriser les opérations commerciales de tous ceux qui étaient actifs en mer Rouge et en Afrique de l'Est. Dans un document écrit semble-t-il vers 1169 par un des émirs de rang inférieur des Banū al-Kanz du nom de Lāmi' b. Ḥasan al-Kanzī, ce dernier témoigne qu'il possédait des embarcations sur le Nil ainsi que des greniers qui lui permettaient d'alimenter la Nubie lors des périodes de disette. Il entretenait des relations commerciales avec plusieurs membres de son clan ainsi qu'avec le « maître de la cavalerie » nubien à qui sont adressées plusieurs missives signalant l'arrivée ou le départ de marchandises³³⁹. Lāmi' renseignait aussi les autorités nubiennes sur l'activité du Kanz al-Dawla et sur les événements égyptiens.

Une lettre écrite au « maître de la cavalerie » et rédigée par le fils du *cadi* al-Rashīd déjà évoqué est très instructive. 'Abd Allāh b. al-Qāḍī al-Rashīd écrit dans les toutes dernières années de la dynastie fatimide et il se présente au gouverneur nubien en lui expliquant sommairement qu'il est le membre d'une illustre famille liée au pouvoir égyptien (*al-sultān*). Le groupe familial dont il était issu, les Banū al-Zubayr, était originaire d'Assouan et très bien implanté au Ṣaʿīd. 'Abd Allāh évoque son père, le *cadi* al-Rashīd dont il semble parler au passé et rappelle que des membres de sa famille avaient déjà participé à des ambassades auprès de plusieurs rois de Nubie. Il cite son grand-père, son cousin, le *cadi* Abū al-Faḍl, et même son propre fils Hibat Allāh, comme messagers envoyés par les autorités égyptiennes auprès de divers rois nubiens successifs. 'Abd Allāh fait donc savoir qu'il souhaiterait qu'un message soit transmis de sa

338 À propos du *baqt*, voir la note 1941. Concernant la lettre en question, n'ayant pu la voir nous-même nous ne pouvons que nous reposer sur ce qu'en dit Plumley dans son article. Il faut espérer que la publication du corpus confirmera cette description sommaire d'un document potentiellement très intéressant.

339 Adams, *Qasr Ibrim : The Earlier Medieval Period*, p. 246-251.

part au roi de Nubie. Il semble indiquer que le contexte difficile le contraint à vouloir s'installer en Nubie où il a déjà envoyé deux de ses fils afin qu'ils préparent l'arrivée prochaine de 'Abd Allāh. Il est possible qu'il souhaite échapper à la vengeance de Shawar qui venait de faire décapiter son père le *cadi* al-Rashīd. La lettre pourrait ainsi dater de la période comprise entre 1167 et la mort de Shawar en 1169. Quoi qu'il en soit, en quelques lignes, ce document atteste notamment des efforts diplomatiques faits par les Fatimides pour garder le canal des relations diplomatiques et commerciales ouvert avec la Nubie qui fournissait à l'Égypte quantités d'esclaves, d'ébène, d'ivoire et autres produits destinés aux élites, mais recevait aussi de très nombreuses poteries et verroteries égyptiennes fabriquées à Assouan³⁴⁰. La sécurité de la route caravanière reliant la vallée du Nil au port de 'Aydhāb constituait un enjeu particulièrement important pour les intérêts fatimides qui ne maîtrisaient pas complètement le désert. Le maintien de relations sinon amicales au moins pacifiées avec des autorités locales, qu'elles soient nubiennes ou égyptiennes était crucial pour Le Caire. Les autorités nubiennes ou les différents acteurs des Banū al-Kanz pouvaient facilement faire en sorte que les routes terrestres reliant Assouan ou Qūs à 'Aydhāb deviennent impraticables. Les relations avec les Kanz al-Dawla successifs, en dépit de l'épisode de révolte du Kanz al-Dawla Muḥammad durant la guerre civile, demeurèrent donc assez cordiales³⁴¹. Le Kanz al-dawla était notamment responsable de la réception et du cheminement jusqu'au Caire du *baqt*, mais il est pour l'instant difficile de dire ce qu'il advint exactement de cette fonction après le déplacement de la capitale du haut-Ṣa'īd à Qūs. Il ressort malgré tout des échanges épistolaires de Qaṣr Ibrīm que le titulaire du titre de Kanz al-Dawla, même après 1077, conserva un rôle éminent de facilitateur des communications avec la Nubie voire de protecteur dont les témoins.

Les Fatimides ne pouvaient se contenter de cette seule manière d'agir pour garantir la sécurité du commerce dans cette vaste zone devenue hautement stratégique à partir des croisades. Au-delà des efforts diplomatiques signalés, l'instrumentalisation des autorités religieuses coptes pouvait contribuer à faciliter un peu plus le commerce avec la Nubie³⁴². Les autorités du Caire avaient-elles intérêt à pratiquer le même type de relations avec les autres communautés religieuses, notamment la communauté juive ? La communauté

340 Adams, *Nubia : corridor to Africa*, p. 445.

341 Ibn al-Muqaffa', *Egyptian Church*, 111-2, éd. p. 204-205, tr. p. 316. Nuwayrī, *Nihayāt*, xxviii, p. 152. Maqrīzī, *Itti'āz*, 111, p. 37.

342 Sur ces aspects voir l'article de J. Den Heijer. Cf. Den Heijer, « Le patriarcat copte d'Alexandrie à l'époque fatimide », p. 86-87.

juive d'Égypte avait-elle intérêt à ce rapprochement avec les autorités fatimides ? C'est ce que semble penser Mark Cohen qui indique, en substance, qu'il y a toutes les raisons de croire que la *realpolitik* fatimide influença la naissance du titre de *nāgīd* -représentant ou chef- des Juifs d'Égypte³⁴³. La documentation semble indiquer que les Fatimides menèrent une politique offensive visant à convaincre les minorités religieuses, en particulier les juifs, d'adhérer à l'ismaélisme. Il semble qu'il y eut une vague de conversion des juifs dans la seconde moitié du x^e siècle³⁴⁴. La plupart des lettres de la Geniza se rapportant au commerce en mer Rouge ou dans l'océan Indien correspondent aux années 1080-1160³⁴⁵. Il s'agirait ainsi de savoir si cet essor du commerce entre l'Égypte fatimide et la mer Rouge correspond à un développement du rapport entre les hommes au pouvoir au Caire et les marchands très actifs dans cet espace maritime ? Il est nécessaire, pour bien comprendre, de faire un rapide historique de l'évolution des relations entre le califat fatimide et la communauté juive d'Égypte³⁴⁶. Des études récentes mettent en évidence qu'au-delà des courtes périodes de persécution, les Fatimides entretenirent des rapports relativement étroits avec les communautés juives égyptiennes³⁴⁷. Dès les années 1020, les grands marchands juifs et les califes fatimides avaient eu quelques intérêts en commun. Ainsi, les frères Tustarī –Abū Naṣr Faḍl et Abū Sa'd Ibrāhīm – furent les grands argentiers des califes al-Zāhir et al-Mustanṣir. Ils obtinrent aussi de hautes fonctions dans l'administration au point de pouvoir définir la politique de l'État fatimide³⁴⁸. Assez vite, peut-être dès les années 1020, les Fatimides

343 Le *nagīd* était un responsable religieux nommé par les autorités rabbiniques de l'une des plus grande académie talmudique d'alors, l'académie ou *yeshiva* de Palestine siégeant à Jérusalem. Il était le juge religieux pour les juifs qui suivaient cette académie, il nommait localement les responsables des communautés juives. Cohen, *Jewish self-government*, p. 76-77.

344 Stern, « Fāṭimid Propaganda among Jews according to the testimony of Yefet b. 'Alī the Karaite », p. 91-92.

345 Goitein, Friedman, *India Traders*, p. 14.

346 C'est par simplification que nous parlons de la communauté juive d'Égypte au singulier. Les juifs d'Égypte se partageaient en fait en deux communautés. Les juifs dits Karaïtes qui ne reconnaissaient pas le Talmud comme source de loi, les juifs dits rabbanites qui suivaient les enseignements des rabbins et suivaient le Talmud. Bareket, *Fustat on the Nile*, p. 9-11.

347 Bareket, « Ha-ḥaver ha-me'ule », p. 1-27. Bareket, « The head of the Jews (*ra'īs al-yahūd*) in Fatimid Egypt : a re-evaluation », p. 185-197.

348 Ibrāhīm avait notamment vendu au calife al-Zāhir (r. 1021-1035) l'esclave noire qui accoucha du futur al-Mustanṣir. Durant la jeunesse de ce dernier, sa mère eut une grande influence sur le pouvoir et elle fit de son ancien maître son *wāsiṭa*, sorte de vizir chargé de ses affaires personnelles, tandis que Faḍl fut nommé *kātib* de l'armée fatimide basée au Shām. Cf. Gil, *Tustārīm*, p. 37-43.

nommèrent un « chef des juifs (*ra'īs al-yahūd*) » qui était en quelque sorte responsable de tous les juifs égyptiens³⁴⁹. Les relations évoluèrent cependant considérablement après 1073. La période du vizirat d'al-Afḍal (v. 1095-1121) vit notamment un rapprochement très net entre la personne du vizir et un certain Mevōrākh b. Sa'adya, nommé *nāgīd* des juifs d'Égypte par le *gaon* de Palestine³⁵⁰. Mevōrākh bénéficiait de l'oreille du vizir qu'il avait connu dans sa jeunesse lorsque le père de Mevōrākh était médecin à la cour. Pour accroître encore un peu plus le prestige de Mevōrākh aux yeux de ses coreligionnaires égyptiens, al-Afḍal lui conféra le titre particulièrement prestigieux de « Chef des Chefs (*ra'īs al-ru'āsā'*) »³⁵¹.

Si les Fatimides n'avaient théoriquement aucune influence sur le gaonat de Palestine, les dernières recherches semblent cependant montrer que les choses furent un peu plus complexes que cela. Les juifs rabbanites d'Égypte étaient principalement soumis à l'autorité du *gaon* de Palestine pour tout ce qui concernait l'application des lois juives (*halakha*). Certaines lettres tendent à montrer que le *gaon* était toutefois lui-même subordonné au *ra'īs al-yahūd*, lequel était toujours un juif bien en cour au Caire. Ce dernier recevait le titre de *nagīd* seulement après avoir été nommé *ra'īs al-yahūd* par les autorités égyptiennes³⁵². Les autorités rabbiniques de Palestine ne faisaient finalement que confirmer le candidat désigné par les Fatimides. Dès le vizirat de Badr et surtout d'al-Afḍal, l'émancipation des juifs d'Égypte vis-à-vis du gaonat de Palestine pourrait avoir été encouragée par les autorités fatimides³⁵³. À partir des années 1070, les troubles politiques en Syrie et les tensions entre les candidats au poste de *gaon* de Palestine facilitèrent d'une certaine manière l'action des Fatimides. Après l'exil de Jérusalem, vers 1073, le *gaon* et son tribunal rabbinique errèrent quelques années au Bilād al-Shām en quête d'un endroit sûr où s'installer³⁵⁴. Après un passage à Tyr, le siège du gaonat de Palestine fut

349 Bareket, « The head of the Jews (*ra'īs al-yahud*) in Fatimid Egypt: a re-evaluation », p. 192-193.

350 Sur les rapports entre les deux hommes voir notamment Cohen, *Jewish self-government*, p. 213-271.

351 Cohen, *Jewish self-government*, p. 219-221.

352 Bareket, « Ha-ḥaver ha-me'ule », p. 1-27. Bareket, « The head of the Jews (*ra'īs al-yahūd*) in Fatimid Egypt: a re-evaluation », p. 193.

353 Les spécialistes de la question estiment que les Fatimides virent d'un mauvais œil l'installation à Tyr, alors révoltée contre l'autorité fatimide, du gaonat de Palestine. Cette attitude aurait incité Badr à favoriser l'émancipation de la communautés juive égyptienne. Cohen, *Jewish self-government*, p. 84-85.

354 Le gaonat de Palestine avait d'abord dû fuir Jérusalem suite à l'arrivée des Seldjoukides dans les environs et il avait trouvé refuge à Tyr puis à Damas avant de s'installer à Fustāt. Cohen, *Jewish self-government*, p. 231-232. Gil, *Palestine*, p. 774-776.

finalement fixé à Fustât vers 1127. Le gaon de la yeshiva de Jérusalem fut ainsi nommé *raʿīs al-yahūd* par les autorités fatimides qui avaient désormais sous leur contrôle direct celui qui désignait les responsables des communautés juives locales tant en Égypte que, par exemple, au Yémen ou en Inde. Un autre exemple de la proximité entre les plus hautes autorités religieuses juives et les principaux dirigeants fatimides apparaît très nettement dans un document daté du premier quart du XII^e siècle dans lequel l'auteur écrit ainsi à son interlocuteur : « J'ai écrit au *nagīd* – qu'il vive pour l'éternité – afin qu'il demande au commandant de la flotte prospère (*al-ustūl al-saʿīd*) qu'il intervienne pour sauver le Gaon et ses enfants lorsqu'il s'y rendra à Tripoli »³⁵⁵. Que le *nagīd* puisse avoir une quelconque influence sur celui qui commandait la flotte fatimide alors en pleine activité contre les croisés témoigne encore un peu plus des intérêts communs qui, au moins en Méditerranée, liaient les Fatimides et la communauté juive.

Comment les choses pouvaient-elles alors se passer avec les communautés juives ultramarines, notamment à Aden, dont les maîtres reconnaissent eux-mêmes la suzeraineté égyptienne ? À la manière de ce que Badr avait réussi à faire avec le patriarche copte et l'Abyssinie, les Fatimides pouvaient-ils, grâce au contrôle qu'ils exerçaient sur les autorités rabbiniques égyptiennes, avoir une quelconque influence sur le commerce à Aden ? Si aucun texte ne permet de répondre avec certitude à ces interrogations, quelques éléments informent néanmoins de ce qui se passait à Aden. La documentation met en évidence l'intense activité des marchands juifs dans le commerce entre l'Inde et l'Égypte *via* Aden. Parmi les hommes importants de la cité se trouvaient notamment l'homme fort de la dynastie zurayʿide, le vizir Bilāl b. Jarīr, ainsi qu'un certain Maḍmūn b. Ḥasan b. Bundār, dont le père avait entretenu des relations commerciales avec Nahray b. Nissīm (m. c. 1097) dans les années 1090³⁵⁶. Dans les années 1130-1150, Maḍmūn multiplia les activités. À la fois marchand, représentant des marchands (*wakīl al-tujjār*) et armateur, il avait aussi été nommé administrateur en chef (*nāẓir*) du port d'Aden par Bilāl b. Jarīr³⁵⁷. Maḍmūn exerçait ainsi un pouvoir considérable sur les activités commerciales d'Aden

355 TS 20. 145, éd. Friedberg Geniza Project. Cohen, *Jewish self-government*, p. 308. Goitein, *Mediterranean Society*, I, p. 329-330. Cette lettre est inédite. Je remercie le Docteur Ben Outhwaite, directeur du Taylor-Schechter Geniza Research Unit de l'Université de Cambridge de bien avoir eu l'obligeance de vérifier pour moi ce document.

356 TS 13 J 23, f. 10. Bodl. MS. Heb. d.75, f. 19. ENA 2805, f. 22. CAJS 394. DK 230, f. 3. TS 10 J 6, f. 2, éd. Goitein, Friedman, *Sefer Hōdū*, II, doc. 11-2 à 11-7, p. 73-118. Traduction partielle ou synthèse de leur contenu dans Goitein, Friedman, *India Traders*, p. 291-299.

357 Goitein, Friedman, *India Traders*, p. 37-47, p. 283-400. Sur le rôle du *wakīl* voir Goitein, *Mediterranean Society*, I, p. 186-192. Margariti, *Aden*, p. 285-289.

et il avait son mot à dire sur tout ce qui entraît et sortait du port. Les activités de Maḍmūn ne se limitaient pas aux affaires commerciales. Vers 1140, il fut également désigné par le *gaon* nouvellement installé au Caire pour occuper la charge de *nāgīd* des communautés juives du Yémen³⁵⁸. Outre son allégeance aux autorités juives d'Égypte, Maḍmūn avait aussi une certaine influence sur les juifs fidèles au rite babylonien, donc Irakien³⁵⁹. En tant qu'administrateur du port, il devait bien évidemment fidélité à celui au nom de qui il exerçait sa charge de *nāzīr*, Muḥammad b. Saba' et plus encore Bilāl b. Jarīr qui était le véritable maître d'Aden. Maḍmūn entretenait un partenariat commercial et politique avec Bilāl b. Jarīr. Bilāl et Maḍmūn étaient non seulement en affaires, mais plusieurs lettres apportent la preuve que Maḍmūn équipait ses propres navires (*jāshujīyyāt*) pour en faire des bâtiments de guerre lors des opérations navales menées par Bilāl. Ainsi, vers 1150-1151 lors d'une opération par laquelle Muḥammad b. Saba' visait à éliminer son dernier concurrent au titre d'émir – son propre cousin 'Alī b. Abū al-Ghārāt – Maḍmūn prêta ses navires. Il participa donc activement au renforcement de la puissance de l'émir d'Aden qu'une lettre qualifie clairement de *dā'ī*, soit le titre officiel que lui donnaient les autorités fatimides³⁶⁰.

Il est aussi possible que Maḍmūn ait fourni des navires lorsqu'en 1143, une flotte (*uṣṭūl*) fut expédiée d'Aden afin de razzier les rivages (*sawāḥil*) dépendants de Zabid³⁶¹. Une lettre non datée signale que Maḍmūn envoya quatre *jāshujīyyāt* contre Zabid afin d'arraisonner les embarcations (*jilāb* sing. *jalba*) appartenant notamment à un armateur important du nom d'al-Fawfalī qui devait de

358 Goitein, Friedman, *India Traders*, p. 38.

359 L'autre grande école talmudique était celle dite de Babel en Iraq qui conférait également des titres honorifiques à Maḍmūn. Ce dernier prêtait ainsi allégeance aux deux principales académies talmudiques d'alors. Cela lui permettait de trancher les différends qui pouvaient survenir entre ses coreligionnaires, quelle que soit leur école de référence en matière d'interprétation de la loi. Cf. Goitein, Friedman, *India Traders*, p. 38.

360 Bodl. Ms. Heb. d.66 (Cat. 2878), fol. 61, l. 12, éd. Goitein, Friedman, *Sefer Hōdū*, III, doc. III-32, p. 262-266. Sur les *jāshujīyyāt* voir Agius, *Classic Ships*, p. 342-343.

361 'Umāra al-Ḥakāmī, *Nukat*, I, p. 26-27. On sait en outre qu'en 1135, au début de la période de la navigation, il n'y avait dans le port d'Aden aucun bateau susceptible de défendre la ville contre les navires du roi de Qish. Le salut d'Aden vint uniquement de l'arrivée de deux navires de l'extérieur. Cela laisse supposer qu'il n'y avait pas, à cette époque, de flotte de guerre dévolue à la protection d'Aden et que lorsque cela était nécessaire et prévu à l'avance, les navires servant généralement au commerce étaient équipés pour une opération militaire. Ainsi, peut-être que dès cette période Maḍmūn fournissait ses navires aux dirigeants de la cité, mais comme rien n'avait été prévu, les bateaux étaient partis faire du négoce. Sur cette expédition contre Aden voir les lettres MS 10. 237 et MS 18 J 5 fol.5, éd. Goitein, « Two eyewitness reports on an expedition of the king of Kish against Aden », p. 247-257. Ibn al-Mujāwir, *Mustabṣīr*, I, p. 43-45.

l'argent aux autorités d'Aden³⁶². Comme l'explique Mordechai A. Friedman, le nombre de navires expédiés laisse penser que l'objectif n'était pas seulement de retrouver le ou les débiteurs, mais qu'il s'agissait de profiter de l'occasion pour ruiner les environs de Zabid et affaiblir la dynastie hostile aux maîtres d'Aden qui s'y trouvait³⁶³. Peut-être cette lettre correspond-elle à l'expédition navale de 1143 organisée à partir d'Aden. Les liens entre Bilāl et Maḍmūn apparaissent ainsi comme particulièrement étroits. Maḍmūn tissa une alliance matrimoniale avec Abū Zikrī Kohen Judah b. Joseph, grand représentant des marchands de Fustāt dont il avait épousé la sœur³⁶⁴. Dans une lettre datée de 1135, il est enfin indiqué que Maḍmūn jouissait de la confiance des divers émirs et autres potentats locaux qui contrôlaient les routes maritimes et terrestres de la région. Shelomo Dov Goitein interprète cette information comme la preuve que Maḍmūn avait très certainement passé des accords avec des émirs ou des pirates, les deux étant parfois liés, qui se trouvaient sur les routes du commerce entre l'Inde et l'Égypte afin qu'ils ne s'en prennent pas à ses navires et peut-être plus largement aux navires qui passaient par Aden en général³⁶⁵.

Il est troublant que le rapprochement entre les autorités rabbiniques et les Fatimides soit concomitant à la fois de la montée en puissance du rôle de Maḍmūn à Aden, de sa nomination comme *nāgīd* du Yémen et de l'Inde, ainsi que du rapprochement politique entre les Fatimides et les Zuray'ides³⁶⁶. Il est impossible de savoir si ces rapprochements doivent être considérés comme de simples coïncidences ou le résultat d'un calcul politique. Il faut reconnaître qu'en l'état actuel de la documentation, rien ne vient prouver une quelconque influence des Fatimides dans la nomination de Maḍmūn dont les lettres commerciales ne témoignent d'aucune allégeance, reconnaissance ou soumission à l'égard des autorités fatimides. Il est en tout cas clair que lors de l'expédition de 1150, la mention du titre de *dā'ī* témoigne que l'auteur de la lettre, Joseph ha-Kohen b. Meshullam, qui célèbre la victoire de Bilāl et de Muḥammad b. al-Saba', avait nettement conscience que cette entreprise concernait aussi les Fatimides. Les quelques dizaines de lettres qui évoquent Maḍmūn révèlent néanmoins toute la complexité des rapports entre les marchands, les autorités fatimides et zuray'ides et les autorités religieuses. Disons simplement que

362 ULC Or 1080 J 171, verso, l. 6-7, éd. Princeton Geniza Project. Sur cet armateur voir notamment Chakravarti, « Two men of boats : 'Ali b. Maṣṣūr al-Fawfalī et P̄DYR-Gleanings from the Cairo Geniza », p. 169-173.

363 Goitein, Friedman, *India Traders*, p. 703. Bodl. MS. Heb. d.66, fol. 61, éd. Goitein, Friedman, *Sefer Hōdū*, III, doc. III-32, p. 263.

364 Goitein, Friedman, *India Traders*, p. 40.

365 Goitein, Friedman, *India Traders*, p. 396-397.

366 Le propre père de Maḍmūn, Abū 'Alī al-Ḥasan b. Bundār était lui-même *wakīl al-tujjār*.

le faisceau d'intérêts convergents entre les Fatimides, qui avaient un besoin crucial que les marchandises de l'océan Indien parviennent jusqu'en Égypte, les autorités rabbiniques, qui avaient besoin d'une certaine protection, et les marchands, qui avaient simplement besoin de faire leur travail dans les meilleures conditions possibles, paraît particulièrement étoffé. On peut rajouter que la sécurité des marchands importait évidemment aux Fatimides tant d'un point de vue pratique qu'idéologique³⁶⁷. Les biens transportés représentaient de très fortes sommes qui pouvaient susciter bien des convoitises et conduire certains au vol voire au meurtre³⁶⁸. Les autorités égyptiennes donnaient aux marchands qui arrivaient à 'Aydhāb un sauf-conduit pour qu'ils puissent voyager sans encombre jusqu'au Nil, comme semble l'indiquer une lettre écrite en Égypte vers 1101 et dans laquelle l'auteur signale à son interlocuteur que les gens arrivés dans le port de la mer Rouge attendaient que les rescrits (*sijillāt al-sultān*) garantissant leur sécurité arrivent pour pouvoir se rendre à Qūs³⁶⁹. Les témoignages ne manquent pas de caravanes de marchands attaquées en plein désert entre Qūs et 'Aydhāb³⁷⁰. Au-delà de l'Égypte, voire au-delà de Qūs, les Fatimides pouvaient difficilement garantir la sécurité des marchands. Il leur fallait donc intervenir plus directement afin de mettre en place des conditions de navigation plus sûres.

2.2.3 Des opérations militaires directes

Maintenir la mer Rouge ouverte à la navigation commerciale et faire en sorte que les marchands se sentent en sécurité étaient de l'intérêt des Fatimides pour inciter les commerçants à importer en Égypte des quantités croissantes de marchandises depuis l'océan Indien. La flotte que les Fatimides avaient développée depuis la création de la dynastie paraissait un moyen tout trouvé pour garder cette voie de circulation ouverte. Cependant, mis à part une intervention directe à La Mecque vers 990, les sources ne rapportent aucune opération militaire en mer Rouge aux x^e et xi^e siècles. Au siècle suivant, les choses changèrent nettement. L'importance que le contrôle de cette mer revêtait désormais incita les Fatimides à intervenir plus directement dans cet espace qu'ils ne l'avaient fait jusque-là.

C'est l'installation d'une flottille fatimide en 'Aydhāb en 1118 qui constitue le moment charnière. Cette année-là, des navires marchands au mouillage

367 Nu'mān, *Da'ā'im*, éd. 1, p. 364, tr. 1, p. 453. L'auteur rappelle l'importance de prendre soin des marchands.

368 TS 12. 627, l. 4, éd. Princeton Geniza Project.

369 ENA 2730, f. 7, verso, l. 10, éd. Goitein, Friedman, *Sefer Hōdū*, 1, doc. 1-25, p. 167.

370 ULC Or J 1, éd. Friedberg Geniza Project. Il s'agit d'une lettre du propre frère de Maïmonide. Traduction en anglais dans Goitein, *Letters*, p. 209-210.

devant 'Aydhāb furent attaqués par des bateaux envoyés par l'émir de la Mecque qui volèrent les marchandises. Lorsqu'il apprit la nouvelle, al-Afḍal explosa de fureur et il donna l'ordre de construire cinq navires incendiaires (*ḥarārīq*) qu'il fit ensuite démonter et transporter à 'Aydhāb³⁷¹. Il confia la responsabilité de cette flottille au gouverneur de Qūs pourtant situé à au moins quinze jours de caravane du port en question. Ces bateaux sont les premiers bâtiments de guerre fatimides signalés par les textes depuis l'installation des califes au Caire. La mise en place de cette modeste flottille fatimide en mer Rouge donna en quelque sorte le signal de départ d'une série d'interventions directes des Égyptiens en mer Rouge et plus particulièrement au Yémen³⁷². Nous pensons que c'est dans ce contexte de trafic menacé que Fatimides et Bedja comprirent l'intérêt de coopérer davantage et que cela fournit l'occasion aux troupes égyptiennes d'intervenir directement dans les territoires bordant cet espace maritime

L'affaire avec l'émir de La Mecque s'arrangea assez vite, car ce dernier comprit que les Fatimides, même menacés par les croisés, avaient encore les moyens de bloquer l'approvisionnement des villes saintes. Dès 1119, une vingtaine de cavaliers issus de la *ḥujarīyya*, régiment d'élite réformé par al-Afḍal, fut envoyée au Yémen avec à leur tête un certain Ibn Najīb al-Dawla³⁷³. Leur mission officielle visait à aider la reine al-Ḥurra à reprendre Zabid qui venait de lui échapper et dont la position constituait une menace pour la navigation commerciale en mer Rouge si une dynastie hostile aux Sulayhides venait à s'en emparer. Il se peut que cette expédition égyptienne corresponde à une nouvelle phase des relations entre les Fatimides et leurs affidés yéménites. Les rapports entre les deux dynasties commençaient en effet à se détériorer. Les Fatimides, tout en aidant al-Ḥurra à récupérer un espace stratégique, disposaient alors sur place d'un corps de troupes d'élite prêt à mettre la pression sur la reine. Idrīs 'Imād al-Dīn indique que cette dernière plaça le général fatimide à la tête de l'armée sulayhide. Il reprit apparemment la ville de Zabid et ramena ainsi le calme dans un Yémen de plus en plus agité³⁷⁴. L'historien associe clairement le retour au calme dans la région à une reprise de l'activité économique. Les affaires étaient au point mort depuis que Zabid était sous le contrôle d'une dynastie hostile. Ainsi, l'action d'Ibn Najīb eut pour conséquence de relancer le commerce maritime en mer Rouge. D'après ce texte, le vizir al-Ma'mūn,

371 Maqrīzī, *Ittī'āz*, III, p. 57-58.

372 Qalqashandī, *Ṣubḥ*, III, p. 597.

373 'Umāra al-Ḥakamī, *Yaman*, p. 42. Idrīs, *Uyūn*, VII, p. 233. Sur le régiment en question voir Hamblin, *Fatimid Army*, p. 135-136.

374 Idrīs, *Uyūn*, VII, p. 233.

qui succéda à al-Afḍal en 1121, poursuivit la stratégie de son prédécesseur. Il soutint la première expédition en envoyant de nouveaux renforts composés cette fois de quatre cents archers arméniens et de sept cents soldats noirs³⁷⁵. L'augmentation du nombre de soldats dépêchés au Yémen paraît significative de l'importance croissante de cette zone pour les Fatimides.

Rappelons qu'au même moment, les Fatimides éprouvaient les plus grandes difficultés à contenir les Francs qui, depuis la Palestine, menaçaient directement l'Égypte. Envoyer des troupes d'élite dans une région où, a priori, les intérêts vitaux égyptiens ne semblaient pas menacés, témoigne au contraire de l'importance que le pouvoir égyptien accordait à cet espace maritime et à la mainmise sur certains territoires jugés stratégiques pour la liberté du commerce en mer Rouge. 'Umāra rajoute qu'Ibn Najīb s'était installé à Janad, au centre du Yémen, et que le vizir al-Ma'mūn lui donna les pleins pouvoirs sur la population locale. Le message était clair, les Fatimides se considéraient comme les véritables maîtres de la région et ils estimaient que les émirs locaux n'étaient plus à même de servir les intérêts de la dynastie et qu'il fallait donc passer à une gestion plus directe du Yémen. Cette intrusion égyptienne dans les affaires yéménites provoqua bien évidemment quelques grincements de dents, notamment chez les Zuray'ides. Saba' b. Abī al-Su'ūd et Mufaḍḍal b. Zuray', déjà chargés du sud du Yémen n'avaient pas encore supplanté les Sulayhides dans le cœur des Égyptiens. Les deux hommes ne souhaitaient pas partager leur pouvoir avec cet étranger venu du Caire, même si ce dernier représentait l'autorité supérieure de l'imam fatimide. La première attaque sur la région de Zabid n'avait pas permis de rétablir durablement le pouvoir sulayhide dans la ville. Il semble que vers 1125-1126, Ibn Najīb se porta de nouveau contre Zabid où il manqua cette fois de perdre la vie. Rétabli, il attaqua alors les Zuray'ides qui tentaient de prendre leur autonomie vis-à-vis des Sulayhides³⁷⁶. Ce fut un nouvel échec pour le général fatimide³⁷⁷. Les textes signalent ensuite une dégradation des relations entre la reine al-Ḥurra et Ibn Najīb. Ils proposent une vision confuse de la fin de l'émissaire fatimide. Al-Ma'mūn al-Baṭā'ihī envoya un nouvel émissaire, al-Amīr al-Kadhḥāb, chef de la police du Caire, qui avait apparemment été doté de pouvoirs militaires sur le Yémen. Il est difficile de dire si l'émissaire devait assister Ibn Najīb dans sa tâche. En tout cas, leur première rencontre se passa mal. Il semble que l'accueil peu chaleureux réservé à al-Kadhḥāb par Ibn Najīb décida le premier à éliminer Ibn Najīb. Al-Kadhḥāb rentra au

375 'Umāra al-Ḥakamī, *Yaman*, p. 43. Idrīs, *Uyūn*, VII, p. 238. Bā Makhrama, *Thaḡhr 'Adan*, II, p. 133.

376 Sur la dynastie zuray'ide voir notamment Ibn al-Mujāwir, *Mustabṣir*, I, p. 121-125.

377 'Umāra al-Ḥakamī, *Yaman*, p. 44.

Caire en prétendant qu'Ibn Najīb avait trahi les Fatimides et professait la doctrine nizârîte. Il s'agissait d'une accusation très grave, car cela signifiait qu'Ibn Najīb remettait en cause la légitimité du calife en place³⁷⁸. Pour des raisons difficiles à saisir, cette accusation rejaillit sur al-Ma'mūn al-Baṭā'ihī qui fut à son tour accusé de trahison et arrêté. Le calife al-Āmir, désormais seul aux affaires, souhaitait toutefois poursuivre la politique entamée au Yémen par ses deux précédents vizirs. Il décida alors de l'envoi d'un nouvel émissaire chargé d'appréhender Ibn Najīb. À la tête de cent cavaliers d'élite, Ibn al-Khayyāṭ embarqua pour le Yémen³⁷⁹.

Les récits sont ensuite confus, parfois même contradictoires, et deux versions s'affrontent. Selon la plus admise, et dont on trouve la première trace chez 'Umāra al-Ḥakamī, la reine al-Ḥurra n'aurait pas remis immédiatement Ibn Najīb au général égyptien venu l'arrêter. Après quelques tergiversations, la reine suivit les recommandations de ses conseillers qui redoutaient qu'elle ne fût associée aux allégations concernant la *da'wa* nizârîte par les Fatimides. La reine al-Ḥurra aurait finalement demandé à son secrétaire le plus proche, Ibn al-Azdī, d'accompagner le captif au Caire. Enfermé dans une cage en bois, le prisonnier fut convoyé vers Aden afin de prendre un bateau vers l'Égypte. Selon 'Umāra, sur le chemin d'Aden, Ibn Najīb al-Dawla aurait été humilié par Ibn al-Khayyāṭ et ses hommes qui lui imposèrent des actes dégradants. L'émissaire de la reine fut lui-même détenu cinq jours avant d'être finalement relâché. Il put alors embarquer avec Ibn Najīb et tous les présents destinés au calife à bord d'un navire en provenance de Suakin. Le capitaine du navire aurait été payé pour couler son embarcation et tout ce qui se trouvait à son bord au niveau de Bāb al-Mandhab³⁸⁰. Il est difficile de savoir avec précision sur les ordres de qui Ibn Najīb fut noyé. Il paraît avoir été une « victime collatérale » du changement de stratégie des Fatimides dans la région³⁸¹. Sans doute considéré comme trop proche des deux derniers vizirs égyptiens, sa présence dérangeait désormais le calife, il devait donc s'en débarrasser³⁸².

378 'Umāra al-Ḥakamī, *Yaman*, p. 45-46. Idrīs, *Uyūn*, VII, p. 242.

379 'Umāra al-Ḥakamī, *Yaman*, p. 46. Idrīs, *Uyūn*, VII, p. 242-243. Bā Makhrama, *Thaḡhr 'Adan*, II, p. 71, 133, 202.

380 'Umāra al-Ḥakamī, *Yaman*, p. 47-48. Idrīs, *Uyūn*, VII, p. 242-243. Bā Makhrama, *Thaḡhr 'Adan*, II, p. 71, 133.

381 Ibn Muyassar propose une version alternative de la fin d'Ibn Najīb. Il aurait été ramené en Égypte et crucifié avec l'ancien vizir al-Ma'mūn. Ce dernier étant accusé d'être à l'origine de la propagande nizârîte diffusée par Ibn Najīb. Ibn Muyassar, *Muntaqā*, p. 104, 106. Maqrīzī, *Itti'āz*, III, p. 119, 122.

382 Parmi les mystères qui entourent la personnalité d'Ibn Najīb se trouve notamment celui concernant son possible rôle de *dā'ī*. Son passé de conservateur de la bibliothèque fondée par al-Afḍal au Caire faisait de lui un propagandiste tout trouvé plus qu'un militaire.

En dépit d'un manque de précision, les récits des expéditions fatimides menées par Ibn Najīb al-Dawla et par Ibn al-Khayyāt s'avèrent particulièrement intéressants, notamment lorsqu'on analyse les étapes effectuées par les deux hommes entre l'Égypte et Aden. Lors du premier voyage d'Ibn Najīb et lors de l'expédition d'Ibn al-Khayyāt, les textes indiquent que les navires transportant les troupes fatimides firent escale dans les îles de Dahlak (cf. figure 39)³⁸³. Du point de vue maritime, l'escale à Dahlak pouvait se comprendre. Les îles apparaissent régulièrement dans les lettres de la Geniza comme des zones de commerce et d'escale classiques pour des navires faisant le trajet entre l'Égypte et Aden³⁸⁴. Cependant, lors de ces expéditions, il ne s'agissait pas de navires de commerce, mais bien de bâtiments transportant des troupes d'une puissance étrangère. En 1119, les textes indiquent qu'Ibn Najīb al-Dawla rencontra à Dahlak un émissaire de la reine al-Ḥurra qui lui expliqua en détail les caractéristiques physiques et morales de tous ceux qu'il allait rencontrer à la cour sulayhite. Les textes justifient en quelque sorte l'arrêt à Dahlak par la nécessité de former Ibn Najīb aux subtilités yéménites. Cette explication ne semble

Quelques auteurs, notamment 'Umāra, voient ainsi en Ibn Najīb un *dā'ī* fatimide évidemment au service de son maître al-Afḍal. Il indique d'ailleurs qu'Ibn Najīb était un piètre cavalier, indication qui suffit par elle-même à décrédibiliser le statut de général que certains textes lui confèrent. Cf. *Yaman*, éd. p. 44, tr. p. 60. Ibn Muyassar l'évoque également en tant que *dā'ī* alors qu'il ne suit pas le récit de 'Umāra quant à la fin d'Ibn Najīb. Les sources shī'ites, au contraire, notamment Idrīs 'Imād al-Dīn, n'en font pas un *dā'ī*. Comment expliquer cette divergence ? Rappelons qu'à cette période, la reine al-Ḥurra était officiellement la plus haute autorité ismaélienne du Yémen avec son cadī Lamak b. Malik (m. 1098) puis son fils Yaḥyā b. Lamak (m. 1126). Idrīs était lui-même un *dā'ī* issu de la *da'wa* développée par la reine al-Ḥurra après le schisme. Admettre qu'Ibn Najīb pût être un propagandiste fatimide constituait presque, pour Idrīs, la reconnaissance que la position de la reine auprès des Fatimides n'était plus aussi éminente. 'Umāra, fervent shaféite, n'avait de son côté apparemment aucun intérêt idéologique à qualifier de *dā'ī* quelqu'un qui ne l'était pas en réalité. Proche lui-même du *dā'ī* d'Aden, et de la cour califale, il semblait ainsi bien placé pour savoir si Ibn Najīb était bien un propagandiste fatimide. Certes, il a pu être manipulé, mais le fait qu'Idrīs, qui s'appuya sur le récit de 'Umāra al-Ḥakamī, pour écrire ses *Uyūn al-akhbār*, ait choisi de passer sous silence l'information selon laquelle Ibn Najīb était un *dā'ī*, nous semble en quelque sorte confirmer qu'Ibn Najīb al-Dawla fut bien un *dā'ī* dont la fonction était de permettre aux Fatimides de prendre le contrôle direct d'un espace devenu indispensable à la survie des Fatimides.

383 Cet archipel a une histoire encore relativement méconnue. Les travaux les plus complets sont ceux de Basset, « Les inscriptions de Dahlak », p. 77-111. Wiet, « Roitelets de Dahlak », p. 90-95. Et surtout Schneider, *Stèles funéraires*, p. 24-42. Margariti, « *Thieves or sultans ? Dahlak and the rulers and merchants of Indian Ocean port cities, 11th to 13th centuries A. D.* » p. 155-164.

384 Goitein, « From Mediterranean to India », p. 181-197. Margariti, « *Thieves or sultans ? Dahlak and the rulers and merchants of Indian Ocean port cities, 11th to 13th centuries AD* » p. 155-164.

toutefois pas satisfaisante ou en tout cas suffisante. L'émissaire fatimide aurait très bien pu être initié à la politique yéménite à son arrivée dans la capitale. On peut se demander pour quelles raisons Ibn Najīb ne pouvait se rendre directement dans la capitale sulayhite pour être mis au courant des petites habitudes de chacun. Cela pourrait s'expliquer si on voit dans cet arrêt à Dahlak une raison plus profonde. Nous pensons en effet que le général avait une mission à remplir dans l'archipel de Dahlak qui pouvait représenter un intérêt particulier pour les Fatimides. Quant à l'escale que fit à Dahlak l'autre émissaire fatimide, c'est-à-dire Ibn al-Khayyāt, aucun texte n'explique son passage. Là encore, il pourrait s'agir d'une simple escale technique, mais il existait peut-être d'autres raisons à cela. Il est en effet difficile de voir dans ces arrêts des troupes fatimides à Dahlak le simple fruit de contingences maritimes, surtout au regard du rôle de ces îles dans le trafic commercial entre le nord et le sud de la mer Rouge.

Les lettres de la Geniza dépeignent l'archipel comme un lieu d'escale relativement important. Ces îles constituaient aussi un véritable nid de pirates, particulièrement au XII^e siècle, au moment où le trafic commercial était le plus intense³⁸⁵. Les relations des sultans de ces îles avec les Fatimides furent fluctuantes. Dans les années 1070, un fuyard recherché par les Égyptiens fut arrêté par le maître de Dahlak (*sāhib Dahlak*) et remis aux autorités fatimides³⁸⁶. Les relations se dégradèrent par la suite. Dans les années 1080, les îles servirent de refuge aux Najahides de Zabid en lutte contre les Sulayhides³⁸⁷. Les stèles funéraires de l'île témoignent qu'il s'y développa une dynastie de sultans dont les titulatures rappellent celles de certains Seldjoukides³⁸⁸. Les diverses études semblent mettre en évidence que les maîtres de cet archipel forçaient en quelque sorte les navires marchands à faire escale à Dahlak afin de prélever des taxes. Les lettres de la Geniza signalent que ceux qui ne voulaient pas payer étaient poursuivis par les bâtiments armés par le sultan de Dahlak³⁸⁹. De telles pratiques, si elles venaient à prendre trop d'ampleur, n'étaient pas pour favoriser le commerce en mer Rouge. Cela pouvait par conséquent déranger

385 Goitein, « Portrait of a Medieval India Traders: Three Letters from the Cairo Geniza », p. 458. Margariti, « Mercantile Networks, Port Cities, and "pirates" States: Conflict and Competition in the Indian Ocean World of Trade Before the Sixteenth Century », p. 543-577.

386 Ibn al-Muqaffa', *Egyptian Church*, II-3, p. 211, tr. p. 329.

387 Schneider, *Stèles funéraires*, p. 30-31.

388 Schneider, *Stèles funéraires*, p. 36-37. Wiet, « Roitelets de Dahlak », p. 92.

389 Margariti, « Mercantile Networks, Port Cities, and "pirates" States: Conflict and Competition in the Indian Ocean World of Trade Before the Sixteenth Century », p. 563-566.

les affaires du Caire, surtout, si les sultans de Dahlak agissaient au nom des Seldjoukides. Ainsi, ces deux « visites » des troupes fatimides à Dahlak en 1119 et 1125-1126, pourraient constituer des opérations visant à mettre une certaine pression militaire sur ces îles maintenant que des navires fatimides se trouvaient en mer Rouge. L'autre hypothèse, selon nous la plus probable, consiste à penser qu'Ibn Najīb fut chargé par al-Afḍal d'entrer en pourparlers avec le maître de Dahlak afin que ce dernier ne perturbe pas le trafic commercial. Peut-être passèrent-ils même un accord qui visait à rétribuer, d'une manière ou d'une autre, le sultan de Dahlak. En 1125-1126, l'escale d'Ibn al-Khayyāṭ aurait alors peut-être consisté à confirmer au sultan que l'accord passé avec Ibn Najīb n'était pas caduc même si ce dernier était aux arrêts.

Encore une fois, aucun texte ne vient étayer cette hypothèse qui s'appuie néanmoins sur un précédent méditerranéen. Au début du XI^e siècle, les Fatimides paraissent avoir instrumentalisé les émirs de Barqa en Libye, Mukhtār al-Qāsim puis son fils Jabbāra qui, à l'aide leurs navires, patrouillaient dans les eaux de la Méditerranée centrale et évitaient que les pirates chrétiens ne nuisent trop au trafic maritime entre l'Égypte, la Sicile et l'Ifrīqiyya³⁹⁰. En échange, les Fatimides laissaient ces émirs prélever une taxe sur les marchands³⁹¹. Un tel accord évitait ainsi aux Égyptiens de faire accompagner tous les convois de navires marchands par des bâtiments de guerre pour les protéger contre les pirates byzantins par exemple. Il s'agissait d'une sorte de délégation de service d'État. On peut ainsi penser que le même type d'accord fut passé entre le sultan de Dahlak et les Fatimides. Ces derniers protégeaient les navires marchands avec leurs navires lanceurs de naphte dans le nord de la mer Rouge tandis qu'ils passaient le relais aux bâtiments du sultan de Dahlak contre tous les pirates qui pouvaient tenter d'agir pour perturber le trafic commercial plus au sud. Le point de transmission du relais pourrait avoir été le port de Suakin (cf. figure 38) où des navires fatimides sont signalés dans une mission bien particulière.

En effet, le lien entre la flotte fatimide et le trafic commercial apparaît plus clairement encore lorsque l'on constate que des navires fatimides escortaient les marchands du Kārim entre 'Aydhāb et Suakin³⁹². Les textes de la Geniza ont permis de mettre en évidence que l'apparition du terme Kārim en rapport avec les marchands, en l'occurrence ici des marchands de confession juive,

390 Goitein, *Mediterranean Society*, I, p. 327-328.

391 Nous aborderons les relations des Fatimides aux émirs de Barqa dans le chapitre consacré au contrôle du commerce maritime. Cf. TS 13 J 19, f. 27, verso, l. 6-7, éd. Gil, *Malkhūt*, II, doc. 240, p. 707. Bodl. MS Heb. A.3 (cat. 2873) f. 26 verso, l. 28 ; TS 16. 13, verso, l. 22-24, éd. Gil, *Malkhūt*, IV, doc. 632, p. 102 ; doc. 654, p. 171.

392 Qalqashandī, *Ṣubḥ*, III, p. 536, 598.

se manifestait dès les années 1120-1130³⁹³. Les fragments de lettres étudiés par Shelomo Dov Goitein évoquent à la fois certains personnages centraux d'Aden comme Maḍmūn, ainsi que d'autres commerçants importants de la Geniza, notamment un certain Maḥrūz qui est l'auteur d'une lettre écrite depuis Suakin. Les textes évoquant ce port ne sont pas très précis, mais, comme 'Aydhāb, Suakin se trouvait sur le territoire de la tribu nubienne des Bedja qui reconnaissaient la suzeraineté des Fatimides et qui s'étaient en quelque sorte spécialisés dans le transfert des pèlerins entre la côte occidentale de la mer Rouge et le littoral du Hedjaz, mais aussi dans le transport des hommes et de leurs biens entre le Nil et la mer Rouge³⁹⁴.

À partir de Bāḍi' et de Suakin, les marchands arrivant du Yémen devaient payer en dinars fatimides et non plus en dinars *malikī* comme c'était l'usage à Aden. Cela signifie qu'une très large partie du littoral occidental de la mer Rouge se trouvait sous l'influence monétaire des Fatimides. En outre, Suakin pourrait avoir constitué la base navale la plus méridionale de la dynastie fatimide³⁹⁵. Selon 'Umāra al-Ḥakamī, le navire utilisé pour ramener Ibn Najīb en Égypte était d'ailleurs originaire de cette cité portuaire. Il n'est donc pas impossible que ce bateau ait été spécialement détaché pour venir récupérer le prisonnier et qu'il ait appartenu à la flotte fatimide chargée d'escorter les navires du Kārim. Le fait que le capitaine du vaisseau accepta de couler son bâtiment serait ainsi d'autant plus compréhensible si ce capitaine était un militaire obéissant aux ordres donnés par son supérieur. Il faut alors se rappeler que la flottille dépêchée à 'Aydhāb par al-Afḍal comptait au départ cinq navires lanceurs de naphte et qu'elle fut peu à peu réduite à trois unités³⁹⁶. Cette fortune de mer provoquée pourrait être une des causes de la diminution de la flotte fatimide en mer Rouge.

Les différentes références à Suakin laissent penser qu'à partir de l'arrivée des premiers navires militaires fatimides à 'Aydhāb en 1118, la mer Rouge fut partagée en deux voire trois zones. Au nord, et plus particulièrement entre 'Aydhāb et Suakin, la protection des navires marchands, surtout ceux du Kārim, était assurée par la marine fatimide. Du sud de Suakin jusqu'à Aden, ou au moins jusqu'à Bāb al-Mandab, les textes sont moins explicites. Il est difficile de penser qu'il n'y ait pas eu de protection entre Aden et Suakin. Il semble assez probable que les Fatimides délèguèrent en quelque sorte ce rôle aux navires du sultan

393 Goitein, « New light on the beginning of the Kārim merchants », p. 175-184. Garcin, *Qūṣ*, p. 101-102. Vallet, *Arabie*, p. 404-411.

394 Holt, « Bedja », p. 1157.

395 Lettre datée de janvier 1132. Cf. Bodl. Ms. Heb. b. 11 (cat 2874, no. 20), f. 21, verso, l. 1, éd. Goitein, Friedman, *Sefer Hōdū*, doc. I-33, p. 232-239.

396 Qalqashandī, *Ṣubḥ*, 111, p. 536, 598.

de Dahlak avec qui Maḍmūn devait être en relation puisque l'on sait qu'il entretenait des liens avec nombre d'émirs pirates installés sur les divers littoraux de la mer Rouge et sans doute aussi sur ceux de l'océan Indien afin qu'ils ne perturbent pas trop le trafic commercial. Ainsi, les émirs de Dahlak protégeaient peut-être pour le compte des Fatimides les navires du Kārim entre Bāb al-Mandab et Suakin, à moins de considérer que d'Aden à Dahlak la protection était assurée par ces navires zurayhides et, qu'au-delà, les navires de Dahlak prenaient la suite jusqu'à Suakin voire au-delà jusqu'à Bāḍī'. La protection des navires marchands était indispensable au maintien d'un trafic commercial régulier à destination de l'Égypte et, pour ce faire, les Fatimides durent donc intervenir directement en mer Rouge afin de garantir sinon la fidélité au moins la coopération de tous ceux qui pouvaient nuire à cette sécurité. Dans tous les cas, la multiplication des interventions égyptiennes en mer Rouge semble étroitement liée à l'essor du trafic commercial dans cette mer à partir de la fin du XI^e siècle et au nouveau rôle conféré à 'Aydhāb.

Il est généralement admis que 'Aydhāb dépendait de l'Égypte et donc des Fatimides. Au regard de la documentation relative à ce port des confins désertiques de l'Égypte, la question qui se pose est celle des modalités de gestion précises d'un port aussi éloigné du centre du pouvoir fatimide que celui de 'Aydhāb. Lorsqu'on l'on voit la manière, pour ne pas dire les difficultés que les autorités du Caire éprouvèrent à maîtriser un port pourtant beaucoup plus proche comme celui d'Alexandrie, et le pouvoir pour le moins superficiel que les Fatimides exercèrent sur la haute Égypte, la question des modalités réelles de contrôle de 'Aydhāb par les Fatimides n'est pas purement anecdotique. Elle amène une nouvelle fois à réfléchir au modèle impérial fatimide, à ce qu'il recouvrait en termes de pratiques administratives et à ce que les Fatimides étaient prêts à accepter, de manière volontaire ou pas, comme degré d'autonomie de certains territoires dont ils estimaient pourtant qu'ils relevaient de leur juridiction.

En dépit de la déclaration du voyageur persan qui, en 1050, décrivait le port comme étant une possession du pouvoir égyptien (*sultān miṣr*), plusieurs éléments semblent indiquer que les Fatimides n'exerçaient sur 'Aydhāb qu'une autorité limitée et partagée avec celle des Bedja sur les territoires desquels ce port, ainsi que ceux de Suakin et de Bāḍī', se trouvaient. Comme l'analyse de la documentation le montre pour plusieurs ports de Syrie-Palestine ou de Barqa dans la première moitié du XI^e siècle, à 'Aydhāb, les Fatimides optèrent une nouvelle fois pour une gestion atypique au regard de ce que l'on s'attendrait à voir pour un califat réputé très centralisateur. Faute de pouvoir maîtriser complètement le territoire sur lequel se trouvait le port en question le gouvernement égyptien dut s'adapter et partager la souveraineté avec les Bedja.

Au milieu du XI^e siècle, Nāṣir-ī Khusraw ne dit par exemple rien de la présence d'un gouverneur fatimide et il constate même l'absence de prédicateur, fonction à laquelle les Fatimides s'empressaient généralement de nommer quelqu'un afin de témoigner de leur emprise sur une ville. Le voyageur dut remplir lui-même cette charge durant les quelques mois où il séjourna dans la bourgade³⁹⁷. Il est évidemment difficile de savoir si cette absence était ponctuelle ou structurelle, mais elle ne manque pas de poser question alors même que le port était en train de devenir le principal point de passage des pèlerins vers les lieux saints du Hedjaz. Il s'agissait d'une occasion en or pour le pouvoir égyptien de faire entendre son message aux pèlerins de passage. Ce n'est que dans le recueil biographique tardif d'al-Udfūwī (1286-1347) que l'auteur évoque une anecdote impliquant un personnage qualifié de gouverneur (*wālī*) de 'Aydhāb³⁹⁸. Les propos de l'auteur et ce que l'on sait par ailleurs de l'administration du haut Ṣa'īd au XI^e siècle laisse penser qu'il ne s'agissait pas véritablement d'un gouverneur de 'Aydhāb mais plutôt d'un officier chargé de maintenir l'ordre aux noms des Fatimides dans le triangle Assouan, Qūs, 'Aydhāb³⁹⁹. Au XII^e siècle, al-Idrīsī rapporte qu'à 'Aydhāb se trouvaient un gouverneur (*āmil*) nommé par le roi (*malik*) d'Égypte et un autre désigné par le chef des Bedja⁴⁰⁰. Tous les documents attestent que 'Aydhāb constituait un lieu de paiement de taxes douanières pour les marchandises importées par mer d'Afrique de l'Est ou d'Asie⁴⁰¹. Ce n'était toutefois pas le seul car les marchands qui débarquaient sur les côtes d'Afrique de l'Est en provenance du Yémen pouvaient s'acquitter d'une partie des taxes à Suakin et les autres à Bādī', Nizāla, ou 'Aydhāb⁴⁰².

Cette possibilité laissée aux marchands de s'acquitter en plusieurs fois des taxes portuaires d'importation suggère d'abord qu'il existait des documents de bord, des formulaires à remplir qui devaient être montrés aux autorités portuaires et que ces ports dépendaient d'une administration plus ou moins commune qui autorisait ces facilités de paiement. La question qui se pose alors est celle de l'autorité à laquelle ces taxes étaient réglées. Il a longtemps été admis, y compris par nous, qu'il s'agissait sans doute de celle des Fatimides, mais l'analyse des textes de la Geniza ne permet plus d'être aussi catégorique. Al-Idrīsī,

397 Nāṣir-ī Khusraw, *Sefer Nameh*, p. 86.

398 Udfūwī, *Ṭālī' al-Ṣa'īd*, p. 22.,

399 Garcin, *Qūs*, p. 83.

400 Idrīsī, *Nuzhat*, éd. 1, p. 134-135.

401 Nāṣir-ī Khusraw, *Sefer Nameh*, p. 85.

402 Sur Bādī' voir Tibbets, *Arab navigation*, p. 413. Ṭāhir, « The Gate to the Mediterranean : Ports of the Red Sea in Early Islamic Times. », p. 223. Nizāla est impossible à localiser aujourd'hui. Quant à ce système de perception des taxes voir : Bodl. MS. Heb. b.11 (cat 2874, n^o. 20), fol. 21, verso, l. 5, éd. Goitein, Friedman, *Sefer Hōdū*, I, doc. 1-33, p. 234.

qui ne mit jamais les pieds dans ce port de la mer Rouge, est le seul à signaler la co-tutelle que Fatimides et Bedja auraient exercée à 'Aydhāb. Une lettre datée de décembre 1144 signale néanmoins l'intervention d'un *wālī* de 'Aydhāb, donc d'un gouverneur militaire, dans une affaire impliquant deux marchands juifs⁴⁰³. Ce *wālī* avait à sa disposition des policiers, ici qualifiés de *raqqāḍīn*, qui furent chargés de rassembler les marchands juifs afin d'écouter les témoignages des uns et des autres⁴⁰⁴. Même si les précisions manquent, il semble bien que ce *wālī* représentait l'autorité fatimide et il pourrait correspondre au *āmīl* d'al-Idrīsī. D'un autre côté, les lettres suggèrent qu'en matière douanière, l'autorité fatimide ne s'exerçait pas sur ce dernier port. Au XII^e siècle au moins, l'autorité douanière égyptienne semble s'être arrêtée à Qūs, port de rupture de charge entre le Nil et les caravanes qui, de là, s'enfonçaient dans le désert brulant en direction de 'Aydhāb. Ce dernier port n'est par exemple pas considéré dans le traité fiscal d'al-Makhzūmī, le *Minhāj*. Claude Cahen s'étonnait que l'auteur du texte ne parle pas des taxes douanières perçues à 'Aydhāb⁴⁰⁵. S'appuyant sur les propos d'Ibn Mammāṭī qui expliquait qu'on n'y prélevait aucune autre taxe que la *zakāt* et ce qu'il nomme le « *dū* (*wājib*) des dhimmis » c'est-à-dire la *jizya*, Claude Cahen émettait alors l'hypothèse que les marchands étrangers au *dār al-Islām* n'avait peut-être pas le droit de parvenir à 'Aydhāb, ni depuis l'Europe à travers l'Égypte par la route classique du Nil et à travers le désert, ni depuis l'Inde par exemple. La chose est claire pour les marchands européens, mais les lettres commerciales, auxquelles Claude Cahen n'avaient pas accès dans les années 1960, suggèrent que les marchands étrangers en provenance de l'océan Indien pouvaient aborder dans ce port de la mer Rouge. L'absence de mention de 'Aydhāb dans le *Minhāj* trouve un écho dans les lettres de la Geniza qui n'évoquent jamais de taxe d'exportation d'Égypte payé à 'Aydhāb, mais uniquement des taxes d'importation payées, selon nous, aux Bédja uniquement à l'arrivée au port depuis la mer⁴⁰⁶. Certes, une flottille fatimide fut bien installée à 'Aydhāb à partir de 1118. Cela impliquait la présence sur place de troupes et notamment de marins, mais tous furent mis sous l'autorité du gouverneur de Qūs⁴⁰⁷. Même si l'épisode est décrit comme une sorte de coup de sang du tout puissant vizir, il y a fort à parier qu'il dut néanmoins obtenir l'aval des vrais maîtres de ces rivages, les Bedja, qui contrôlaient aussi les ports de Suakin et de Bāḍī'. La chose ne devait de toute façon pas être trop

403 TS12 582, l. 3, 8, 10, 15, éd. Friedberg Geniza Project.

404 TS12 582, l. 10, éd. Friedberg Geniza Project.

405 Cahen, « Douanes et commerces dans les ports méditerranéens de l'Égypte médiévale d'après le *Minhādj* d'al-Makhzūmī », p. 221-222.

406 ENA 2730, f. 7, verso, l. 10, éd. Goitein, Friedman, *Sefer Hōdū*, I, doc. 1-25, p. 166-170.

407 Maqrīzī, *Iṭṭī'āz*, III, p. 57-58.

difficile compte tenu de l'atout que la présence de navires de guerre fatimides constituait pour la sécurité du trafic maritime. Une partie sans doute non négligeable des revenus des Bedja reposait sur le transit des pèlerins, la perception des droits d'importation et le transport des hommes et des marchandises à travers le désert. Les deux parties avaient tout à gagner d'une collaboration mutuelle puisque les Bedja ne disposaient pas de navires de combat et que les Fatimides n'exerçaient qu'une autorité très superficielle dans ces zones reculées en limite d'influence tant du pouvoir caïrote que des souverains de Nubie. Le système douanier décrit par les lettres de la Geniza, avec des paiements de taxes d'importation différées à Suakin, Bāḏī' ou à 'Aydhāb ne représentait sans doute pas le système fatimide, mais un système développé et géré par les Bedja. Sans que l'on puisse en trouver une trace claire dans les textes en dehors des propos d'al-Idrisī, il devait exister un arrangement entre les Fatimides et les Bedja quant aux prélèvements des taxes portuaires, et peut-être aussi leur partage qui aurait peut-être pu servir à assurer l'entretien de la garnison fatimide locale et surtout des marins de la flotille. Mais de tout cela, les lettres de disent rien. Ajoutons que lorsque les navires fatimides se trouvaient aux mouillages à Suakin par exemple, en attente d'un convoi du Kārim à escorter, il revenait sans doute aux Bedja d'assurer l'approvisionnement des hommes à bord. On le comprend, même si tous les éléments manquent, la mainmise des Fatimides sur 'Aydhāb n'était pas totale. Comme bien souvent avec les Fatimides, l'administration du port dépendait du contexte, d'accommodements, d'accords et, ici, d'intérêts partagés entre les autorités égyptiennes et les Bedja. Cela n'empêchait en rien les Fatimides de considérer que ce port relevait de leur autorité pleine et entière et de le laisser croire.

2.3 *L'essor du commerce en mer Rouge*

2.3.1 Les rythmes de l'échange

Le commerce maritime en mer Rouge dépendait largement du rythme des moussons. Il existait deux grandes saisons du commerce qui dépendaient des vents du nord qui dominaient de mai à octobre et des vents du sud qui soufflaient plus régulièrement de novembre à avril (cf. figure 3). Les navires, notamment les plus grands, qui naviguaient en haute mer, étaient contraints de suivre ce rythme saisonnier pour faire leurs trajets entre l'Égypte et le sud de la mer Rouge. Ce n'est pas tant de ce rythme saisonnier, nerveux, dont nous souhaiterions parler ici que des rythmes de l'échange qui se pratiquaient sur un temps plus long. Les chapitres précédents ont permis de dire que le commerce en mer Rouge est attesté bien avant l'arrivée des Fatimides en Égypte. L'installation de ces derniers sur les littoraux égyptiens de la mer Rouge renforça sans aucun doute le trafic maritime dans cette mer désormais devenu une

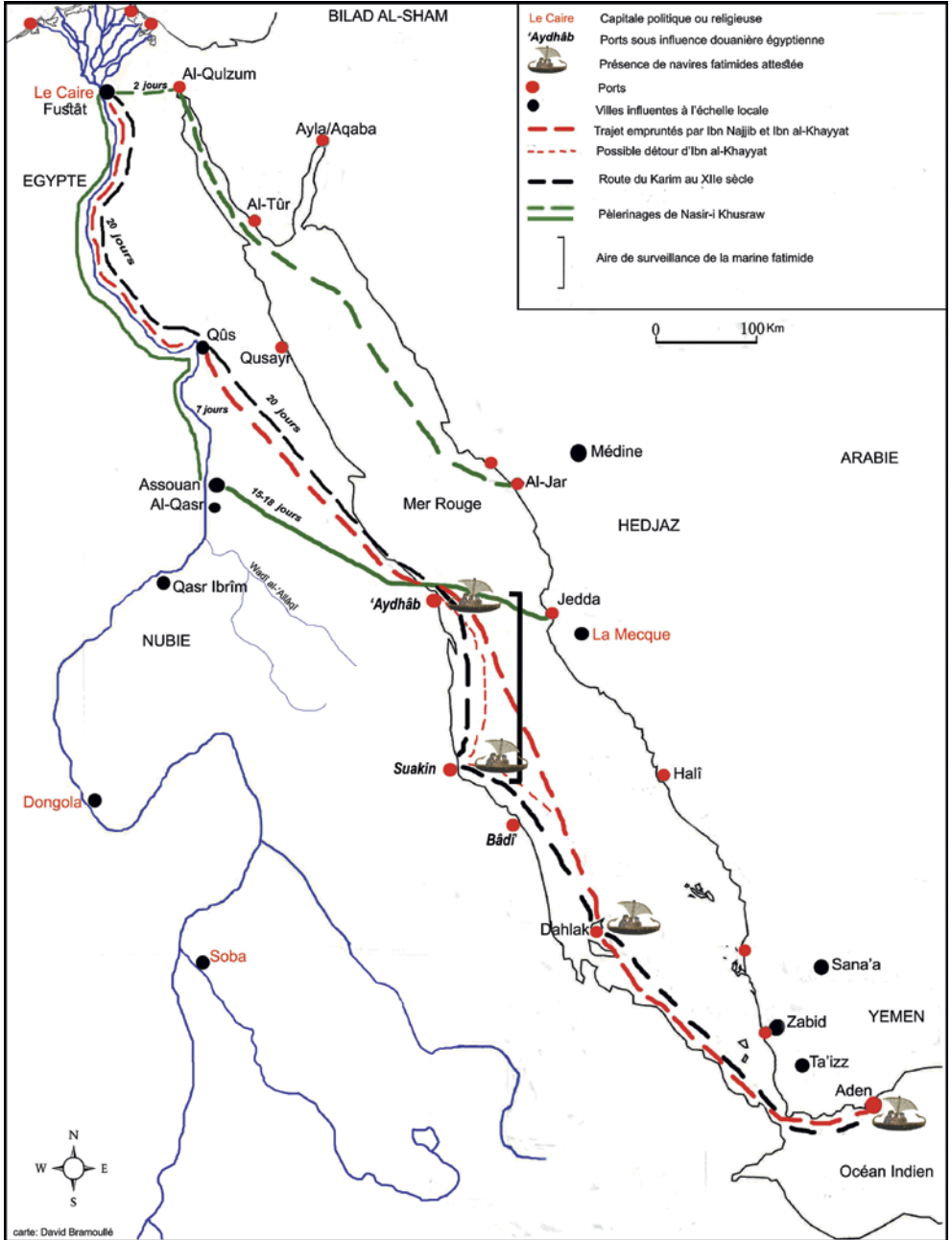


FIGURE 39 Les actions fatimides en mer Rouge

quasi-mer intérieure. À part quelques témoignages comme ceux d'Ibn Ḥawqal et de Muqaddasī, il est difficile d'évaluer le volume de ce commerce à la fin du x^e siècle. La prise de contrôle du Yémen par les Sulayhides provoqua sans doute un renforcement du commerce en mer Rouge, mais il semble bien que la période du grand commerce a débuté dans les dernières décennies du xi^e siècle et qu'elle se soit poursuivie durant la majeure partie du xii^e siècle. Ces dernières années ont justement vu la publication et la traduction partielle de ce qu'il était convenu d'appeler l'*India Book*, c'est-à-dire des lettres de la Geniza qui ont pour objet le commerce en mer Rouge ou dans l'océan Indien⁴⁰⁸. Le corpus de documents rassemblés par les professeurs Shelomo Dov Goitein et Mordechai Akiva Friedman s'élève aujourd'hui à 461 documents. Ils mettent en évidence le poids économique grandissant de la mer Rouge et de l'océan Indien pour l'Égypte fatimide.

La majorité des documents sont des lettres échangées entre Aden et l'Égypte ou entre Aden et l'Inde. Les principaux commerçants juifs impliqués dans le commerce avec l'Inde, par exemple Yossef b. David Lebdī, Abū Zikrī Kohen Sijilmāsī ou encore Abraham b. Yijū pour n'en citer que quelques-uns, venaient du Maghreb. Le grand marchand Nahray b. Nissīm, surtout connu pour ses activités commerciales en Méditerranée, s'impliqua lui aussi dans le commerce de la mer Rouge dans les toutes dernières années de sa vie. Il se rendit même personnellement à Aden et on le retrouve à Dahlak où il rencontra des partenaires commerciaux⁴⁰⁹. Aucune lettre adressée directement depuis le Yémen ou l'Inde à destination d'une région située à l'ouest de l'Égypte ou vice versa n'a été retrouvée. Selon les éditeurs des lettres de la Geniza, le fait que tous ces documents aient finalement été déposés dans la synagogue Ben Ezra de Fustât témoigne du statut de l'Égypte fatimide, véritable terminus du commerce méditerranéen, mais aussi de celui de la mer Rouge dont les productions étaient certes utilisées en Égypte même, mais surtout exportées en Europe, *via* Alexandrie, par l'intermédiaire des marchands européens. Goitein explique l'absence de liaison directe entre les deux zones géographiques que constituaient la Méditerranée occidentale d'un côté et mer Rouge de l'autre par les risques commerciaux trop élevés que de tels contacts auraient impliqués à cette époque. Les contrats d'association commerciale entre marchands au long cours et marchands sédentaires impliquaient une connaissance des

408 Pour la traduction anglaise partielle voir. Goitein, Friedman, *India Traders of the Middle Ages : Documents from the Cairo Geniza, "India Book"*, Brill, Leide, 2007. Pour l'édition complète des lettres parues ou mentionnées dans cet ouvrage ainsi que leur traduction en hébreu voir Goitein, Friedman, *Sefer Hōdū*.

409 TS 13 J 23, f. 10, verso l. 26, éd. Goitein, Friedman, *Sefer Hōdū*, II, doc. 11-2, p. 73-85 ; tr. Goitein, Friedman, *India Traders*, p. 291-293.

cours des produits souhaités dans les villes où ils devaient être achetés ou vendus. Cette connaissance, basée sur des renseignements tirés de personnes rentrées de voyage, de lettres de membres de la famille ou d'autres associés commerciaux, permettait de calculer les bénéfices attendus étant donné que le temps nécessaire pour traverser la Méditerranée depuis le bassin occidental vers l'Égypte s'évaluait en moyenne à une vingtaine de jours, plus en cas de difficultés. L'aller-retour se faisait généralement à l'échelle de période d'ouverture de la Méditerranée à la navigation, soit environ cinq ou six mois. La distance entre le bassin occidental de la Méditerranée et l'océan Indien impliquait des temps de parcours beaucoup plus longs, pratiquement une année pour un aller-retour, durant lesquels les cours des produits transportés ou souhaités pouvaient varier considérablement. Aussi n'était-il pas raisonnable, d'un point de vue commercial, de commander à un marchand voyageur tel ou tel produit. Il valait donc mieux acheter ou vendre les produits orientaux sur les marchés égyptiens.

La chronologie de rédaction de ces lettres de la mer Rouge pourrait témoigner d'un décalage notable de l'implication des marchands juifs maghrébins dans le commerce en mer Rouge et dans l'océan Indien par rapport à celle qui fut la leur en Méditerranée. En effet, contrairement à la Méditerranée où le milieu du XI^e siècle constitua, du point de vue de la Geniza, la période faste du commerce maritime, il n'existe aucune lettre concernant la mer Rouge datant des années 1050-1060 alors que le commerce dans cet espace maritime est pourtant avéré par les sources narratives qui signalent souvent en passant l'arrivée en Égypte de produits de ce commerce. La majorité des documents de la Geniza relatifs au commerce en mer Rouge et dans l'océan Indien correspond à une période qui, en Méditerranée, s'apparente à une sorte de déclin. En effet, la plupart des documents concernant la mer Rouge s'étendent sur une période d'environ 80 ans (1080-1160) si l'on prend une échelle large, trente ans seulement si l'on regarde de plus près les textes. Dans le corpus récemment traduit et édité par Mordechai Akiva Friedman on constate que 60% des lettres datent des trois décennies 1130, 1140 et 1150⁴¹⁰. Après quoi, on assiste à une diminution du nombre de lettres dans les années 1160. L'essor du nombre de documents concernant la mer Rouge à partir des années 1080 coïncide avec une redéfinition de la politique fatimide à l'égard de la province du Bilād al-Shām devenue de plus en plus difficile à maîtriser, et à une réorientation des intérêts stratégiques de la dynastie en direction de la mer Rouge et

410 Il s'agit d'environ 165 documents au total. Les trois décennies en questions cumulent respectivement 50 lettres pour les années 1130, 21 documents pour les années 1140 et 29 pour les années 1150. Seules 3 lettres datent des années 1160.

au-delà. Dans les années 1070, ces changements furent initiés par Badr à cause de la pression seldjoukide. Ils se maintinrent ensuite et même se renforcent à cause du déclenchement de la croisade et l'intrusion des Francs dans l'espace fatimide. La réduction du nombre de lettres après 1160 serait peut-être due à une moindre implication des marchands juifs dans le commerce avec l'océan Indien. Goitein y voit une conséquence de l'arrivée au pouvoir des Almohades au Maghreb vers 1147. Par leur intransigeance religieuse, ces derniers auraient figé les communautés juives et chrétiennes de l'ouest dans une attitude passive et attentiste. Évidemment, les lettres de la Geniza n'offrent qu'un témoignage partiel du commerce en mer Rouge. Les courriers de marchands musulmans retrouvés à Qusayr, port égyptien de la mer Rouge qui prit la suite du port de 'Aydhāb, témoignent d'une poursuite du commerce entre la Méditerranée et la mer Rouge aux époques ayyoubides et mameloukes. Les produits cités dans ces lettres datées du XIII^e siècle se retrouvent sensiblement dans les mêmes proportions que dans les lettres de la Geniza⁴¹¹. Comme le fait remarquer Mordechai Akiva Friedman, les informations contenues dans le corpus de la Geniza concernant la mer Rouge et l'océan Indien ne doivent pas être généralisées. Les découvertes faites à Qaṣr Ibrim de lettres commerciales rédigées en arabe et datant de la période fatimide, témoignent de l'existence de réseaux commerciaux méconnus, pour ne pas dire inconnus, mais qui semblent en tout cas différents de ceux que les lettres de la Geniza donnent à voir⁴¹². Malgré tout, les documents de la Geniza fournissent des informations importantes sur les marchandises échangées entre les différents territoires en question.

2.3.2 De la diversité des marchandises

Les lettres permettent de connaître plus précisément la nature des marchandises échangées entre les différents espaces géographiques évoqués. Ainsi, à partir de l'étude de cent cinquante documents, Goitein a-t-il répertorié pas moins de soixante-dix-sept types de produits différents exportés depuis l'Inde vers l'ouest contre cent-trois produits transportés depuis l'ouest vers l'Inde. Parmi les marchandises les plus fréquemment citées dans le commerce entre l'est et l'ouest, l'auteur note trente-six références qui concernent les épices, les plantes médicinales ou les plantes tinctoriales, douze références sont faites à de la vaisselle de bronze et de cuivre, huit concernent la soie indienne ou des

411 Guo, « Arabic Documents from the Red Sea port of Quseir, in the 7th/13th Century, Part I : Business Letters », p. 161-190. Guo, « Arabic Documents from the red Sea Port of Quseir, in the 7th/13th Century, Part II : Shipping Notes and Account Records », p. 81-117.

412 Plumley, « The Christian Period at Qasr Ibrim », p. 106. Au moment où nous achevons la rédaction de cet ouvrage, l'édition des lettres, annoncée depuis plusieurs années, n'est toujours réalisée.

cotonnades et six, enfin, concernent du fer. Le reste des produits référencés se partage notamment entre des perles et autres bijoux, de la porcelaine chinoise, de l'ivoire, des fruits tropicaux ou du bois qui n'apparaît qu'à une seule reprise. Goitein estime que le bois constituait une marchandise plus fréquemment transportée entre l'Inde et le Yémen puis l'Égypte que les lettres de la Geniza ne le laissent supposer. Il émet toutefois l'hypothèse que le bois indien devait être transporté directement par les charpentiers de marine yéménites à l'aide de leurs propres embarcations. Cela signifierait donc que les marchands juifs n'étaient pas impliqués dans ce commerce d'où l'absence de référence dans les lettres. Cette hypothèse est d'autant plus plausible qu'il existait sans aucun doute des réseaux commerciaux parallèles à celui des marchands juifs, mais qui n'ont jusqu'à présent laissé que très peu de traces écrites⁴¹³. Dans l'autre sens, c'est-à-dire entre l'Égypte et l'Inde, les textiles et les vêtements apparaissent à trente-six reprises, vingt-trois produits correspondent à de la vaisselle. Enfin, dix-neuf références sont des produits issus de procédés de transformation de nature chimique comme des médicaments, du savon, du papier et des livres, et dix références correspondent à des aliments. Étrangement, le corail n'est mentionné que dans une seule lettre alors que les meubles, ustensiles ménagers ou bien les métaux sont référencés sept fois chacun⁴¹⁴. Goitein signale que l'augmentation importante de la taille du corpus relatif à la mer Rouge n'a pas changé les proportions des types de marchandises référencées à partir des cent cinquante premières lettres.

La documentation met en évidence un déséquilibre apparent qui semble exister à la fois dans le nombre de produits échangés entre l'est et l'ouest ainsi que la nature de ces marchandises. Assez classiquement, le phénomène se retrouve en effet en Méditerranée, les produits exportés depuis l'Égypte étaient en effet plutôt des produits manufacturés, alors que dans l'autre sens on retrouve surtout des matières premières. Ce déséquilibre est alors compensé par la valeur des différentes marchandises. La balance commerciale jouait ainsi plus favorablement en faveur des produits « indiens », car les marchandises exportées depuis l'Égypte ou le Yémen étaient certes variées, mais de moindre valeur⁴¹⁵. Les lettres confirment ce qui apparaît dans le *Minhāj* de Makhzūmī quant aux moyens de paiement. En effet, le *Minhāj* semble indiquer que l'État

413 À titre d'exemple et pour l'espace méditerranéen, un payprus daté du IX^e siècle signale un partenariat commercial entre plusieurs marchands musulmans voyant entre Alexandrie et Tripoli du Liban. Cf. Rāghib, « Lettre d'un marchand d'Alexandrie de la collection Golenischeff Moscou », p. 61-80.

414 Goitein, Friedman, *India Traders*, p. 18.

415 Sur ces problèmes de déséquilibre de la balance des paiements en faveur de l'Inde voir Lopez, « The Trade of Medieval Europe : the South », p. 349.

fatimide encourageait l'importation de métaux précieux et décourageait leur exportation en taxant fortement son exportation⁴¹⁶. Les documents de la Geniza révèlent quant à eux que du cuivre et du bronze destinés à l'industrie indienne, alors très demandeuse, étaient souvent envoyés comme moyen de paiement des produits indiens à la place des dinars fatimides notamment. À certains moments, la soie, notamment la soie andalouse qui se vendait très bien sur les côtes de Malabar, fut aussi utilisée comme moyen de paiement⁴¹⁷. Les documents permettent à la fois de confirmer le besoin important de la dynastie fatimide en numéraire, mais ils suggèrent aussi que dans la plupart des cas, les paiements des marchandises indiennes se réalisaient en monnaie d'or. Cela déséquilibrait encore un peu plus la balance commerciale en faveur de l'Inde. Les textes de la Geniza relatifs à la période fatimide permettent, entre autres, de faire des liens avec l'étude de «ric Vallet pour l'époque rasoulide, notamment ce qui concerne les marchands dits du Kārim⁴¹⁸.

2.3.3 Les débuts du Kārim en Égypte

Les marchands du Kārim ont souvent été associés à une période, celles de l'Égypte mamelouke, à une catégorie sociale, les grands marchands, à une religion, l'islam et à un type de marchandises particulières, les épices et l'encens⁴¹⁹. Le professeur Goitein a mis en évidence que la première allusion connue au Kārim date d'une lettre de 1134⁴²⁰. Dans la lettre en question, quelques éléments laissent penser qu'il s'agissait alors surtout d'un convoi saisonnier⁴²¹. L'auteur d'une lettre datée de 1140 environ signale à son interlocuteur l'arrivée du « *Kārim* de l'année (*Kārim al-sana*) » et dans un autre document, Joseph b. Abraham souhaite à son interlocuteur une arrivée saine et sauve avec « l'ensemble du *Kārim* (*jami' al-Kārim*) à 'Aydhab »⁴²².

Les travaux d'Éric Vallet sur Aden durant le sultanat des Rasūlides ont permis de préciser ce que représentait le Kārim. S'appuyant sur la documentation

416 Cahen, « Douanes et commerce dans les ports méditerranéens de l'Égypte médiévale d'après le *Minhādī* d'al-Makhzūmī », p. 255.

417 TS 24. 64, l. 47-51, éd. Goitein, Friedman, *Sefer Hōdū*, III, doc. III-10, p. 118-120. TS 18 J 5, f.1, l. 31-34, éd. Goitein, Friedman, *Sefer Hōdū*, III, doc. III-11, p. 133. Tr. Goitein, Friedman, *India Traders*, p. 607-613.

418 Vallet, *Arabie*, p. 471-482.

419 Labib, « Kārimi », p. 666. Labib, *Handelsgeschichte Ägyptens*, p. 60-61. Fischel, « The Spice Trade in Mamluk Egypt », p. 164.

420 BL Or. 5549, III, f. 5, verso, l. 6, marge. TS NS J 23. TS Misc. 28, f. 33, éd. Friedberg Geniza Project. Cf. Goitein, « New light on the beginning of the Kārim merchants », p. 175-184.

421 Goitein, « New light on the beginning of the Kārim merchants », p. 181.

422 TS Misc. 28, f. 33. ENA NS 48, f. 4, verso, l. 11-13, éd. Friedberg Geniza Project, Cf. Goitein, « The Beginnings of the Kārim Merchants », p. 356-357.

rassoulide, notamment sur des almanachs, Éric Vallet a démontré que les vocables *kārim* et *kārimī* ne faisaient pas référence à une catégorie particulière de marchands, les grands marchands de la mer Rouge, comme on l'a longtemps pensé⁴²³. De la même manière, ce n'est pas par la spécialisation de ces marchands dans le commerce de marchandises précises, l'encens notamment, que l'on peut définir ce qu'étaient le *Kārim* et les *Kārimīs*. Selon toute vraisemblance, c'était avant tout par la saison de navigation, une saison qui allait de juin à novembre pour ce qui est appelé dans les documents le « *Kārim* égyptien » (*Kārim miṣrī*) que pouvaient se définir ces marchands⁴²⁴. Durant cette période, les vents étaient plutôt orientés au sud et favorisaient donc la navigation depuis l'Égypte vers l'océan Indien. Cela explique sans doute cette appellation de « *Kārim* égyptien » dans les almanachs du XIV^e siècle. Selon toute vraisemblance, les lettres de la Geniza le confirment, il existait une saison durant laquelle ces marchands naviguaient vers l'Égypte, sans aucun doute lorsque les vents tournaient et soufflaient depuis le sud, c'est-à-dire à partir de l'automne. La navigation au rythme des moussons n'était toutefois pas propre aux seuls marchands participants au *Kārim*. Cependant, les récits de Nāṣir-ī Khusraw ou d'Ibn Jubayr en témoignent, tous les marchands ou voyageurs étaient obligés de tenir compte des vents dominants pour entreprendre le moindre voyage. Il existait donc d'autres critères que celui des vents ou de la saison pour définir les marchands du *Kārim*.

Si le niveau social ne rentre pas en ligne de compte pour la définition des marchands du *Kārim*, il semble qu'ils ne naviguaient pas sur les navires traditionnels de la mer Rouge, les boutres ou *jalbas*. Ces navires, caractéristiques de ces parages, étaient de taille modeste. Ils pouvaient donc s'approcher des côtes très découpées et dangereuses de la mer Rouge sans trop de problèmes. Ils se voyaient donc spécialisés dans le cabotage ou dans la navigation transversale, c'est-à-dire le transfert de pèlerins notamment, parfois dans des conditions épiques. À l'inverse, dans les textes, les marchands du *Kārim* sont souvent associés à l'expression de grand navire (*marākib al-kabīr*). Il s'agissait de bâtiments de plus forts tonnages que les *jalbas*. Cela leur permettait donc de transporter davantage de marchandises que les boutres, mais cela les contraignait aussi à emprunter un itinéraire plus direct entre Aden et 'Aydhāb afin, sans doute, d'éviter d'augmenter les risques d'échouage que provoquaient chaque escale et l'approche des côtes. Les navires en question ne s'arrêtaient donc qu'en quelques points précis de leurs parcours, essentiellement l'archipel de Dahlak

423 Vallet, *Arabie*, p. 476-478.

424 Vallet, *Arabie*, p. 479-482.

et le port de Suakin (cf. figures 3 et 38)⁴²⁵. À la lumière des lettres de la Geniza, Goitein suggère que ces navires du Kārim naviguaient en convoi. Pour confirmer cette possibilité, on peut rappeler qu'à partir d'une date inconnue, mais postérieure à 1118, les navires du Kārim firent l'objet d'une protection rapprochée de la part des bâtiments fatimides⁴²⁶. Au regard du faible nombre de vaisseaux de guerre fatimides répertoriés en mer Rouge, cinq d'abord puis trois, la protection ne pouvait être efficace que si les navires à protéger naviguaient de conserve. Il est donc possible que le petit nombre de navires fatimides ait contraint les navires du Kārim à adopter la navigation en convoi pour être plus efficacement défendus contre de possibles agresseurs. En outre, la documentation invite à formuler une autre hypothèse quant à ces marchands du Kārim. En effet, en Égypte il est possible que l'essor important de la demande des produits issus du grand commerce avec l'océan Indien ait encouragé de plus en plus de marchands à tenter l'aventure commerciale et donc à participer à ce commerce qui reliait la vallée du Nil, Aden et l'Inde. Cela les incita peut-être aussi à armer des navires de plus en plus gros et qui se distinguaient nettement des embarcations traditionnelles de la mer Rouge. Devant l'enjeu économique et financier que représentaient les importations et les exportations massives effectuées par les marchands du Kārim, les Fatimides comprirent en tout cas tout l'intérêt qu'ils avaient à protéger ces navires d'éventuels pirates. Si l'apogée du Kārim est postérieur aux Fatimides, il paraît assez évident que les califes du Caire créèrent toutes les conditions nécessaires au décollage de ce commerce qui fit intéresser tant les chercheurs.

2.4 *La mer Rouge : une mer essentielle à la survie de la dynastie*

L'évolution du rôle octroyé à la mer Rouge par les Fatimides se manifeste clairement au travers du renforcement et de la diversification de la nature des actions fatimides. Ces transformations s'expliquent selon nous par plusieurs raisons. Dans un premier temps, les Fatimides avaient pour objectif de remporter la compétition idéologique qui les opposait aux Abbassides. Ils rêvaient alors de s'emparer de Bagdad, de convertir les hommes à leurs croyances et d'assurer le leadership sur le monde musulman. La politique envers les villes saintes du Hedjaz menée au XI^e siècle s'explique, selon nous, largement par cela. Durant cette première période qui s'étend globalement jusqu'à 1073, les Fatimides étaient davantage occupés politiquement et militairement sur la côte syro-palestinienne, en Syrie du Nord qu'ils s'efforçaient de conquérir et de contrôler par tous les moyens pour avancer vers l'Irak. La *da'wa* était alors

425 Vallet, *Arabie*, p. 480.

426 Qalqashandī, *Ṣubḥ*, III, p. 536, 598.

avant tout un outil idéologique au service d'un objectif politique. Le commerce en mer Rouge et au-delà existait bel et bien comme l'atteste quantités de documents. Il semble néanmoins que pour les Fatimides cette activité était surtout utilisée à la fois comme un moyen d'étendre la *da'wa* vers le sud et l'est. L'activité commerciale des prédicateurs ismaéliens servait de façade à leurs actions clandestines comme le montre l'exemple du *dā'ī* Ibn Ḥawshab qui entra au Yémen par Aden, décrit comme le port-entrepôt du commerce avec l'Inde (*furḍat al-Hind*) au Yémen. Ibn Ḥawshab raconte qu'il acheta du coton afin de se faire passer pour un commerçant. De cette manière, le prédicateur ismaélien put approcher les Banū Mūsā, connus pour être des shi'ites actifs dans le commerce et auprès desquels il recueillit des informations pour pénétrer dans les terres⁴²⁷. Cette manière de procéder d'approche était déjà celle du fondateur de la communauté ismaélienne, le *shaykh* 'Abd Allāh lorsqu'il s'installa à Salamiyya au IX^e siècle, ou quelques années plus tard lorsqu'al-Mahdī partit pour l'Ifrīqiyya⁴²⁸. Elle fut appliquée à l'identique pour s'implanter au Sind⁴²⁹.

L'échec de la prise de Bagdad au nom des Fatimides en 1058-1059 puis la guerre civile égyptienne et l'arrivée de Badr au vizirat achevèrent définitivement les rêves de domination des Fatimides. À partir de 1074, les choses changèrent progressivement. Bagdad et les rêves impérialistes de la dynastie furent abandonnés par Badr qui, bien qu'ismaélien, choisit de sacrifier la cause. Le contexte politico-militaire alors caractérisé par l'avancée seldjoukide et les révoltes des cités littorales du Bilād al-Shām le poussèrent à définir un nouvel objectif et à transformer l'orientation de la politique fatimide. Il s'agissait désormais d'employer tous les moyens pour tenir le plus longtemps possible en Égypte et, si possible, sur les littoraux syro-palestiniens. Le déclenchement des croisades contribua à ce que les maîtres de l'Égypte prennent conscience qu'une lutte à mort était engagée. Pour Badr, et plus encore son fils et tous les autres vizirs confrontés à l'expansion franque, l'équation était simple. Pour résister aux Seldjoukides et ensuite aux Francs, il fallait de l'argent pour payer des soldats et pour acheter des matériaux de construction navale, car la marine formait la seule arme encore efficace dont disposaient les Fatimides pour repousser les croisés. Le commerce dont les Fatimides avaient permis le développement dès l'Ifrīqiyya constituait le moyen essentiel pour se procurer l'argent *via* les taxes douanières, mais aussi le bois et le fer nécessaires pour construire et entretenir les flottes et donc protéger efficacement l'Égypte. Le système fiscal fatimide, tel qu'il est décrit par Makhzūmī et sur lequel nous

427 Nu'mān, *Ifitāh*, p. 15-16.

428 Sur les débuts voir Halm, *Empire*, p. 13-14.

429 Stern, « Ismā'īli Propaganda and Fatimid rule in Sind », p. 298-307.

allons revenir dans le chapitre suivant, permet de comprendre en quoi la mer Rouge constitua peu à peu un espace majeur pour l'Égypte. Les Fatimides ne pouvaient permettre le blocage de cet espace et devaient donc en assurer l'ouverture directement ou indirectement. Les documents mettent en évidence que les Européens, et parmi eux les Italiens peut-être plus que d'autres, étaient d'abord arrivés en Égypte pour acheter les produits égyptiens, le lin notamment. Toutefois, ce furent de plus en plus les produits du grand commerce avec l'Inde qui intéressèrent les marchands occidentaux. Ainsi, la motivation première des marchands étrangers pour venir à Alexandrie reposait de plus en plus sur la possibilité de s'y procurer les épices et soieries tant convoitées sur les foires d'Europe. Or, les marchands qui arrivaient en Égypte les cales pleines de matières premières stratégiques bénéficiaient de certaines exemptions fiscales. Contre du bois ou du fer, ils pouvaient donc exporter d'Égypte à moindre prix les produits qu'ils revendraient avec de gros bénéfices en Europe. Que les marchandises recherchées viennent à manquer sur les marchés égyptiens et les Européens n'avaient donc plus d'intérêt à importer en Égypte des matériaux dont les plus hautes autorités ecclésiastiques avaient interdit la vente aux Fatimides.

Les hommes à la tête de l'État fatimide firent toujours en sorte que les marchandises affluent vers Le Caire qu'il fallait faire apparaître comme la capitale du monde musulman, celle où il était possible de trouver les marchandises du monde entier. S'il y avait là un objectif économique évident, les motivations politiques et surtout idéologiques l'étaient tout autant. Ainsi, l'Égypte se trouvait au cœur d'un espace économique relativement vaste composé de plusieurs horizons sur lesquels les Fatimides avaient une influence plus ou moins importante. Pour les maîtres de l'Égypte, tout l'enjeu consistait à garder sous le contrôle le plus strict possible les horizons les plus proches afin d'orienter les flux commerciaux vers l'Égypte. Lorsque cela n'était pas possible, il fallait soit faire en sorte que les marchands aient toujours un intérêt évident à venir en Égypte, soit trouver une compensation. Nous pensons qu'à bien des égards, le mode de gestion des cités littorales syro-palestiniennes, pratiquement affermées à certains émirs ou cadis au XI^e siècle, faisait partie de ce système puisque les Fatimides percevaient malgré tout le montant estimé des taxes douanières qui pouvaient être prélevées dans les villes littorales.

Les autorités égyptiennes comprirent peu à peu que le lin ne constituait plus la raison première de la venue des Européens en Égypte depuis que ces derniers pouvaient se procurer du lin de très bonne qualité en Sicile devenue normande. Il était désormais essentiel de garder libre le trafic maritime en mer Rouge, car s'il venait à s'arrêter, ils ne pouvaient pas compter sur les seules ressources endogènes pour résister face aux Francs. Dans ce nouveau contexte et

avec ce nouvel objectif, la stratégie fatimide subit une véritable révolution. La *da'wa* devint un outil au service du commerce. L'hypothèse de Bernard Lewis selon laquelle le développement de la *da'wa* ismaélienne vers l'Inde visait à détourner les routes du commerce du golfe persique vers la mer Rouge afin d'affaiblir les Abbasides n'est pas infondée, mais elle n'est, selon nous, valable que jusqu'aux années 1060. Si aux ^x^e et ^x¹^e siècles les Fatimides souhaitaient par tous les moyens affaiblir et éliminer les Abbassides, au siècle suivant, il ne s'agissait plus du tout de cela. Il fallait simplement permettre aux maîtres de l'Égypte d'obtenir les marchandises nécessaires à leur défense en Méditerranée afin de poursuivre la résistance aux agressions chrétiennes. Ainsi, nous ne sommes pas loin de penser qu'au ^x¹¹^e siècle, la mer Rouge devint pour la survie de la dynastie fatimide un espace largement aussi décisif et stratégique que la Méditerranée.

Dans tous les cas, le cœur de la stratégie fatimide reposait sur l'organisation douanière que l'administration égyptienne développa durant toute la période étudiée ici.

L'État et le commerce maritime

[le poste-frontière] d'Alexandrie est le plus grand et le plus prospère. Il possède un certain nombre de fonctions gouvernementales (*mu'āmalāt*) [...]. Parmi celles-ci, il s'en trouve certaines que l'on ne trouve pas ailleurs comme tout ce qui concerne le quint (*al-khums*), le bureau du commerce (*al-matjar*) [...] Le khums est une expression qui désigne tout ce qui est réclamé à l'importation dans les postes-frontière des marchands dits *Rūms* selon un taux déterminé par traité. Ce qui est prélevé atteint parfois trente-cinq dinars sur des marchandises valant cent dinars, mais cela peut aussi parfois être inférieur à vingt dinars. Dans les deux cas, on parle quand même de quint [...] Le quint comprend à la fois des taxes fixes (*ḍarā'ib mustaqirra*), des droits permanents (*'awā'id mustamirra*), des droits coutumiers (*awḍā' mā'lūfa*) et des règles (*ṭarā'iq*) qui sont connues des seuls administrateurs, une taxe étant prélevée par les officiers concernés par elle, selon la situation du moment¹.



La description que livre l'ancien administrateur fatimide Ibn Mammātī des règles fiscales appliquées à Alexandrie témoigne du système mis en place par les califes du Caire et qui fut partiellement repris à l'époque ayyoubide. Le traité financier de Makhzūmī², apporte des informations complémentaires qui doivent être croisées avec les détails fournis par les lettres de la Geniza. Une partie de la fortune fatimide fut bâtie grâce au système douanier appliqué par la dynastie dans ses différents ports. Les quelques textes qui mettent en lumière le système fiscalo-portuaire fatimide illustrent sa complexité. Si la part de la coutume, de la règle fixe semble évidente, la dernière phrase du passage mis en exergue témoigne aussi de l'existence de règles dont l'application relevait des administrateurs locaux et des exigences du moment voire

¹ Ibn Mammātī, *Qawānīn*, p. 325-326. Maqrīzī, *Khīṭaṭ*, 1, p. 293-294.

² Cahen, « Douanes et commerces dans les ports méditerranéens de l'Égypte médiévale d'après le *Minhādj* d'al-Makhzūmī », p. 217-314.

des accointances plus ou moins personnelles de ces administrateurs avec les marchands qui arrivaient dans les ports où « certains ne paient rien » comme l'écrivait un marchand à l'un de ses amis qui avait apparemment été délesté d'une forte somme à son passage en douane à Alexandrie³. Loin de se contenter d'une attitude passive à l'égard des échanges, l'administration égyptienne s'impliqua de manière active et directe dans le commerce maritime. L'extrait d'Ibn Mammātī révèle l'existence d'accords passés entre l'administration et les marchands étrangers. L'État fatimide était considéré comme le plus grand acheteur et vendeur, ce qui pouvait dès lors fortement influencer les marchés. Lorsque les prix atteignaient certains niveaux, seul l'État pouvait se porter acquéreur des produits⁴. Une telle attitude contribuait sans doute à faire en sorte que les marchandises continuent à affluer en Égypte, car, d'une certaine manière, les marchands importateurs avaient presque la certitude de pouvoir écouler leur stock.

Le contact avec la mer Rouge renforça l'attrait de l'Égypte auprès des marchands européens. Quelques documents font ainsi allusion aux traités de commerce qui furent passés entre les califes du Caire et certaines nations chrétiennes. Si durant une première période, la dynastie fatimide semble avoir pu imposer aux commerçants étrangers ses propres conditions d'échange, il semble qu'avec le développement des croisades et la perte d'un certain nombre de territoires, les termes de l'échange se renversèrent. Dans tous les cas, la documentation invite à poser la question de l'articulation à la fois entre le commerce maritime, le système douanier et la puissance navale fatimide.

Pour tenter de comprendre cette articulation, il est nécessaire d'aborder la fiscalité fatimide dans sa diversité. Si cette fiscalité était élaborée dans les arcanes de l'administration centrale, elle trouvait sa concrétisation dans certains sites spécifiques comme les ports. Le passage en douane constituait un temps fort du prélèvement des taxes à la fois pour les marchands et pour l'administration. Cette dernière appliquait ses critères de taxation afin de prélever nombre de droits de douane qui répondaient à des objectifs particuliers. Une des grandes particularités du système douanier fatimide trouve sa manifestation dans la mise en place d'un bureau spécial qualifié de *Matjar* dont le fonctionnement révèle les liens étroits qui existaient entre le commerce maritime et la puissance navale fatimide.

3 TS 12.371, l. 20-22, éd. Gil, *Malkhūt*, IV, doc. 775, p. 535-537.

4 TS 10 J 9, f.3, l. 8 ; TS 13 J 27, f. 4, l. 29-30, éd. Princeton Geniza Project.

1 Les espaces de la taxation sous contrôle de l'État et de ses représentants

L'impression de prospérité des cités littorales est particulièrement nette à la lecture des écrits géographiques des siècles fatimides. Ce sentiment devient réalité tangible chez Nāṣir-ī Khusraw dont le voyage en Syrie, en Palestine et en Égypte au milieu du XI^e siècle se déroula dans une période d'intense activité marchande. L'auteur, pourtant fin connaisseur des plus grandes places commerciales de Perse, ne tarit pas d'éloge sur la prospérité des villes traversées. Il s'étonne de la beauté et de la richesse de la plupart des cités littorales de Syrie qu'il visite⁵. Sidon lui fit notamment grande impression tant les rues et les marchés étaient propres et bien approvisionnés en produits de toutes sortes comme s'il s'était agi d'une mise en scène. On lui assura que c'était l'habitude de la ville. Toutes les villes côtières étaient donc dotées d'équipements commerciaux et plusieurs éléments laissent croire qu'ils étaient sous le contrôle sinon direct de l'administration fatimide, au moins de ceux qui exerçaient localement le pouvoir au nom du Caire.

La période fatimide correspond à une phase d'intense développement du commerce et notamment du commerce maritime. Les cités littorales ifriqiyennes et syro-palestiennes se trouvaient au débouché des itinéraires commerciaux venant de l'intérieur. Elles constituaient donc des points de rupture de charge pour les caravanes et les navires marchands qui venaient se procurer ces marchandises. Les marchands demeuraient sur place plusieurs jours voire plusieurs semaines et leur présence impliquait l'existence de bâtiments dans lesquels ils pouvaient acheter les produits qu'ils souhaitaient et surtout trouver des lieux de stockage et de séjour. Les édifices où les marchands pouvaient se livrer à leurs activités étaient en fait de plusieurs types. Les sources évoquent les fondouks (*fanādiq*, sing. *funduq*), les *khāns* (pl. *khānāt*), les *dārs* (pl. *dīyār*) et autres *qaysārīyyas* (pl. *qaysārīyyāt*) qui avaient chacun leurs caractéristiques et leurs fonctions⁶. Si la période ayyoubide semble se caractériser par la multiplication de certains bâtiments dévolus aux marchands, on peut évidemment s'interroger sur ce qu'il en était durant la période fatimide⁷. Notre objectif ne sera pas tant de décrire à quoi pouvait ressembler les divers édifices ou espaces dévolus au commerce, plusieurs études existent déjà sur

5 Nāṣir-ī Khusraw, *Sefer Nameh*, p. 16-21, 25-26, 48-49.

6 Le vocable *khān* n'est à notre connaissance pas employé pour l'Égypte durant la période fatimide.

7 Constable, *Housing*, p. 76.

ce point⁸, mais de comprendre comment la dynastie fatimide intervenait pour gérer et contrôler des activités commerciales dans lesquelles elle avait un grand intérêt.

1.1 *La multiplication des espaces d'échange*

À l'intérieur de chaque ville portuaire, les sources mettent en évidence la présence de plusieurs catégories d'espaces d'échange. Espaces réservés aux professionnels du commerce de gros ou destinés aux consommateurs privés, les textes évoquent de très nombreux lieux dans lesquels se déroulaient les transactions commerciales. Chaque grande ville possédait de nombreux marchés (*sūq*, pl. *aswāq*) plus ou moins spécialisés qu'il est évidemment impossible d'évoquer en détail. À Alexandrie, le marché le plus célèbre était le marché des droguistes et des parfumeurs (*sūq al-ʿaṭṭārīn*), mais il existait aussi le marché des orfèvres (*sūq al-sāgha*), celui du change (*sūq al-ṣarf*), ou encore le marché des cordonniers (*sūq al-asākifa*)⁹. À Fustat, les marchés les plus achalandés se tenaient de part et d'autre de la ruelle des Lanternes (*zuqāq al-qanādīl*), sise près de la mosquée de 'Amr, et qui impressionna autant Muqaddasī que Nāṣir-ī Khusraw par la profusion des marchandises, leur diversité et leur beauté¹⁰. Au Caire même, considérée à tort comme une ville-palais fermée aux marchands, Nāṣir-ī Khusraw fait état de la présence de très nombreuses boutiques (*duk-kān*) et de caravansérails (*kārwānsarāy*) qui, selon l'auteur, appartenaient tous au calife et qui étaient loués aux marchands ou à des gérants pour des sommes allant de deux à dix dinars par mois¹¹. L'approvisionnement des boutiques et des marchés constituait pour les Fatimides un enjeu tant économique qu'idéologique. Il s'agissait d'y trouver plus de marchandises encore que ce qu'il était possible d'acheter dans les marchés de Bagdad avec lesquels la comparaison était systématiquement faite par les géographes et les voyageurs¹².

La disponibilité et la diversité des produits vendus aux particuliers dépendaient des ventes en gros qui se déroulaient généralement dans sites spécifiques. En Égypte au moins, les textes évoquent des bâtiments commerciaux

8 Elisséeff, « Khān », p. 1010-1017. Kervran, « Caravansérails du delta de l'Indus. Réflexions sur l'origine du caravansérail islamique », p. 143-176. King, « Caravansarais », p. 422-423. Streck, « Kaysāriyya », p. 840. Torres-Balbás, « Alcaicerías », p. 431-455. Torres-Balbás, « Las alhondigas hispanomusulmanas y el Corral del Carbon de Granada », p. 447-481.

9 TS 10 J 5 f. 1, l. 2-3. TS 10 J 12 f. 16, marge droite, l. 3-4. TS 10 J 18 f. 1, verso l. 3 TS 8 J 19 f. 7, verso, l. 1, éd. Friedberg Geniza Project. Gottheil et Worell 9, recto, l. 43. TS 20.121, recto, l. 5, éd. Frenkel, *Alexandria*, doc. 18, p. 293 ; doc 34, p. 376.

10 Muqaddasī, éd. p. 198-199. Nāṣir-ī Khusraw, *Sefer Nameh*, p. 69.

11 Nāṣir-ī Khusraw, *Sefer Nameh*, p. 57-58.

12 Muqaddasī, éd. p. 197. Nāṣir-ī Khusraw, *Sefer Nameh*, p. 69.

qualifiés de *dār*. La traduction de ce terme n'est pas aisée tant le vocable est polysémique¹³. Halles, bourses de commerce, les *dārs* servaient à la fois de lieux de stockage et de commercialisation. Ces édifices étaient souvent dévolus au stockage et à la vente en gros d'un seul type de marchandises. Alexandrie comptait une halle du lin (*dār al-kattān*) (cf. figure 40), des amandes (*dār al-lawz*), des gemmes (*dār al-jawhara*), et une halle neuve (*al-dār al-jadīda*) qui apparaît dans une lettre relativement tardive de 1143. Cette dernière mention qui pourrait signifier qu'il fallut construire un nouvel édifice commercial pour faire face à l'accroissement des activités marchandes dans la cité¹⁴. À Fustât, on retrouve encore la halle des pierres précieuses (*dār al-jawhara*), celle destinée aux fromages (*dār al-jabna*), une *dār* aux pommes (*dār al-tuffāh*) et celle des raisins secs (*dār al-zabīb*) dont une partie au moins fut incorporée à l'arsenal vers 1119¹⁵. Il existait aussi la *Dār Mānak* qui remplissait surtout un rôle douanier et qui servit peut-être aussi à héberger des marchands étrangers, au moins au x^e siècle. On retrouve un édifice du même nom à Alexandrie et, sous un autre nom, la *Dār al-Yatīm*, mais semble-t-il avec la même fonction de contrôle et de prélèvement de taxes douanières, à Damiette au xii^e siècle¹⁶. Enfin, certains bâtiments étaient qualifiés de *dār wikāla* ou agences de commerce. Ces agences étaient gérées par des fondés de pouvoir, les *wakīl al-tujjār* ou agents des marchands, qui exerçaient le métier de marchands depuis de nombreuses années en général. Jouissant de l'expérience et d'une bonne réputation auprès de leurs collègues, ils ne pouvaient toutefois exercer cette fonction sans l'accord de l'administration centrale. Ils s'occupaient du stockage, mais aussi de l'achat et de la vente et de l'expédition ou réception des marchandises des commerçants qui ne pouvaient rester sur place ainsi que du paiement des taxes dues aux diwans. À ce titre, le *wakīl* apparaît comme un agent semi-public qui devait rendre des comptes à l'administration, laquelle exerçait sans doute un droit de regard sur le fonctionnement de l'agence¹⁷.

Les informations dont nous disposons ne permettent pas de savoir qui se trouvait à l'origine de la construction des halles ou des agences de commerce.

13 Denoix, « Notes sur une signification du terme *dār* », p. 285-288.

14 ENA 2805, f. 17, l. 9-10, TS 13 J 17, f. 2, recto l. 6, ENA 2738, f. 6, verso, l. 3, éd. Gil, *Malkhūt*, III, doc. 551, p. 831-833, doc. 400, p. 357-362, doc. 337, p. 105-108. TS 13 J 3, f. 4, l. 8, éd. Frenkel, *Alexandria*, doc. 59, p. 489-490.

15 Ibn al-Ma'mūn, *Akhbār Miṣr*, p. 101. Musabbiḥī, *Akhbār Miṣr*, p. 59. Stillman, « The Eleventh century merchant house of Ibn 'Awkal », p. 21.

16 Anṭākī, *Histoire*, XXIII, p. 447. Musabbiḥī, *Akhbār Miṣr*, p. 189. Makhzūmī, *Minhāj*, p. 18, 21, 57, 58.

17 Voir chapitre pour plus de détails.

Le contrôle qu'exerçaient alors les autorités fatimides sur le commerce laisse néanmoins penser que seul l'État et les officiels du régime pouvaient se charger d'établir une *dār*, que celle-ci soit une halle destinée à la vente en gros d'un produit particulier, et dans laquelle les documents montrent que certains marchands, comme Ibn 'Awkal au début du XI^e siècle, y avaient leur bureau ou des agences de commerce¹⁸. Ibn Bassām indique qu'en 1038, « six grandes *dārs* pour les marchands » furent construites à Tinnîs¹⁹. Une telle concomitance ne semble rien devoir au hasard et ne pouvait provenir que d'une volonté étatique. Cela confirme que seul l'État pouvait soit conférer à un individu ayant pignon sur rue le droit de gérer une telle agence, soit établir lui-même ce genre d'institution commerciale qui était ensuite confiée à un gérant selon des modalités que nous ne connaissons pas, mais qui peuvent avoir été assez proches de celle de l'affermage très répandu par ailleurs.

Parmi les édifices qui pouvaient à la fois accueillir des marchands et leur permettre d'exercer leurs activités se trouvaient les fondouks et les *qaysārīyyas*²⁰. Les fondouks se retrouvent dans tout le monde musulman avec des caractéristiques relativement identiques. Il s'agissait d'un bâtiment de plan carré ou rectangulaire doté d'une cour centrale et d'un ou deux étages avec galerie sur laquelle donnaient les logements plus ou moins spacieux loués par les marchands de passage. Au rez-de-chaussée, donnant sur la cour centrale où pouvaient décharger les porteurs et bêtes de bât, se trouvaient des pièces qui servaient d'entrepôts aux marchands. En Égypte, il existait aussi des édifices plus vastes, les *qaysārīyyas* qui remplissaient la même fonction que le fondouk, mais qui comprenaient aussi des ateliers, des échoppes. La grande majorité des édifices auxquels les textes se réfèrent paraissent donc appartenir à l'État qui les louait ou les confiait en responsabilité à des communautés de marchands, comme ce fut par exemple le cas avec les fondouks octroyés aux diverses nations italiennes, notamment au XII^e siècle. L'État conservait la propriété éminente des bâtiments commerciaux et fixait toujours les règles que les utilisateurs ou bénéficiaires devaient respecter. L'enjeu fut d'ailleurs souvent pour les marchands d'obtenir le privilège d'utiliser un fondouk réservé à leur seule communauté, puis de faire en sorte qu'à l'intérieur du bâtiment leurs propres règles soient appliquées en lieu et place des règlements

18 Précisément dans la halle du fromage (*dār al-jubna*). Une étude détaillée de ce corpus a été réalisée par Stillman, « The Eleventh-Century Merchant House of Ibn 'Awkal (A Geniza Study) », p. 15-88.

19 Ibn Bassām, *Akhbār Tinnîs*, p. 184.

20 Pour une étude détaillée de ces édifices et de leurs fonctions voir Constable, *Housing*, p. 70-106.

fatimides. Les Amalfitains furent sans doute les premiers à obtenir ce genre de privilèges. Peu à peu, d'autres nations, notamment les Pisans, obtinrent un fondouk autonome à Alexandrie dans les années 1150 et peut-être aussi à Fustât²¹. Benjamin de Tudèle affirme qu'une trentaine de nations disposaient chacune de leur fondouk à Alexandrie dans les années 1160²². La chose paraît quelque peu exagérée et n'est confirmée par aucune autre source. Ce n'est pas tant le nombre qui paraît surprenant, mais le fait que toutes ces nations aient réussi à obtenir des Fatimides ce que les Pisans avaient si âprement négocié. Ni Benjamin de Tudèle, ni aucun autre document ne donnent des précisions sur ce point ni, d'ailleurs, sur la localisation de ces fondouks. On peut néanmoins signaler l'existence d'un fondouk des Dinandiers (*funduq al-ṣaffār*) qui accueillit Ibn Jubayr en 1186. Le voyageur le situait près d'une savonnerie qui n'a pas été localisée²³. Le nombre exact de fondouks et de *qaysāriyyas* qui existaient à Alexandrie ou à Fustât n'est pas connu, mais gageons qu'il fut assez élevé dès la période fatimide même s'il semble que les périodes ayyoubides et mameloukes virent ces institutions se développer plus encore²⁴. Quelques chiffres apparaissent néanmoins pour le XI^e siècle dans la documentation. Selon Ibn Bassām, il existait pas moins de cinquante fondouks et *qaysāriyyas* à son époque dans la cité insulaire de l'est du delta. Nāṣir-ī Khusraw mentionne quant à lui au moins deux cent caravansérails à Fustât en 1048²⁵. Si le chiffre doit être sujet à caution, il n'en demeure pas moins que le rapport entre le nombre des édifices de Fustât et ceux de Tinnîs demeure assez cohérent.

21 Amari, *Diplomi*, p. 241.

22 *Fundak* dans le texte. Benjamin de Tudèle, *Itinerary*, I, p. 157. Le voyageur cite Valence (*Valinsiyya*), la Toscane (*Toscana*), la Lombardie (*Lombardiyya*), l'Apulie (*Pul'iyya*), Amalfi (*Malfi*), la Sicile (*Sikiliyya*), Raguse (?) (*Rakufiyah*), la Catalogne (*Kartuya*), l'Espagne (*Ispaniyya*), le Roussillon (?) (*Russiya(an)*), l'Allemagne (*Aleman'iyya*), Saxe (*Shoshna*), Danemark (*Denamarka*), la Galice (?) (*Galats*), la Flandre (*Flandriš*), Hitar (?) , la Normandie (*Lurmandiyah*), la France (*Fransiya*), le Poitou (*Peytu*), l'Anjou (*Angu*), la Bourgogne (*Burgundiya*), *Mediana* (?), la Provence (*Provintsiyya*), Gênes, (*Ginoa*), Pise (*Pisha*), la Gascogne (*Gashkuniyya*), l'Aragon (*Aragon*), la Navarre (*Navara*).

23 Ibn Jubayr, *Rihla*, p. 39, tr. p. 75. Cette savonnerie n'est pas localisée, on ne peut que signaler la proximité dans la graphie arabe entre les termes savonnerie (*sabbāna* صابانة) et atelier ou arsenal (*ṣinā'a* صناعة) qui à Alexandrie se trouvait effectivement tout près de la porte de la mer (*bāb al-baḥr*). Faute d'avoir pu consulter un manuscrit de la *Rihla* d'Ibn Jubayr, nous n'avons pu vérifier l'hypothèse d'une possible erreur dans l'édition du texte que nous avons utilisée.

24 Voir notamment Raymond et Wiet, *Les marchés du Caire*.

25 Nāṣir-ī Khusraw, *Sefer Nameh*, p. 72.



FIGURE 40 Essai de recontitution du plan d'Alexandrie au XII^e siècle.

Note: D'après le plan général des deux ports d'Alexandrie, *Description de l'Égypte*, Etat moderne, planches, II, pl. 84.

Les textes ne fournissent aucun détail sur la forme, la taille, ou les différences précises entre les *dārs*, les fondouks et les *qaysāriyyas*. Il semble que les *dārs* ne servaient qu'au stockage et aux transactions et qu'il n'était pas possible pour les marchands d'y loger, contrairement aux deux autres types de bâtiments. Goitein estime que les grands fondouks permettant à la fois de loger les marchands et de stocker les marchandises se développèrent après la disparition des Fatimides²⁶. La documentation témoigne que s'il y eut bien une multiplication de ce genre d'édifices aux XIII^e et XIV^e siècles, ils existaient dès le XI^e siècle fatimide, les textes latins ou le récit de Benjamin de Tudèle le prouvent, et même vraisemblablement dès le X^e siècle comme en attestent l'épisode des Amalfitains hébergés avec leurs marchandises à la *Dār Mānak* de Fustāt et d'autres documents. Ainsi, une des rares lettres commerciales arabes datée du XI^e siècle mentionne de manière précise la *qaysāriyya* d'Ibn Qāsim et le fondouk d'Ibn Bashā à Fustāt²⁷. Les lettres de la Geniza évoquent des fondouks dans la première moitié du XI^e siècle comme le *funduq al-zabīb*

26 Goitein, *Mediterranean Society*, IV, p. 30.

27 A. Ch. 10214, verso, l. 7, éd. Diem, *Arabische Geschäftsbriefe des 10 bis 14. Jahrhunderts*, p. 115.

qui devaient tirer son nom de sa proximité avec la halle du même nom tout près du Nil²⁸. Il semble malgré tout que les fondouks et autres *qaysārīyyas* n'étaient pas en nombre suffisant pour accueillir tous ceux qui souhaitaient commercer en Égypte. Les textes suggèrent que certains devaient louer des entrepôts supplémentaires en dehors du bâtiment où ils résidaient. Une lettre de la Geniza datée de 1094 rapporte qu'un membre de la communauté juive d'Alexandrie rencontra le responsable de la ville (*mutawallī al-balad*) à propos d'un problème qu'il avait eu avec des marchands *Rūms*. Ceux-ci avaient quitté la ville sans lui régler ce qu'ils lui devaient pour prix de la location d'un entrepôt (*makhzan*)²⁹. Bien que dans ce cas précis, les marchands chrétiens n'aient rien déboursé pour entreposer leurs marchandises, la nécessité de trouver un endroit sûr dans lequel conserver les biens achetés rajoutait une dépense dont les marchands voulaient se passer. Dans les années 1080, l'entreposage d'une balle de marchandise coûtait un dirham et demi par jour et l'hébergement revenait à peu près au même prix, sans compter la nourriture et divers services annexes de gardiennage³⁰. Comme certains commerçants passaient plusieurs semaines sur place et acquéraient bien plus qu'une simple balle de lin, on comprend mieux pourquoi les nations italiennes firent de plus en plus pression sur les autorités fatimides pour obtenir des fondouks dans lesquels les marchandises et leurs propriétaires étaient rassemblés et totalement gérés par leur soin. Une telle volonté de leur part ne se comprend que si l'on admet que les lieux dans lesquels tous ces marchands avaient l'habitude de rester jusqu'alors étaient plus ou moins sous le contrôle de l'État ou de personnes considérées comme ses représentants, peu importe le statut exact de ces derniers.

La documentation ne dit que peu de choses d'établissements commerciaux appartenant à des individus privés. Olivia Remie Constable estime qu'ils étaient sans doute plus nombreux que ce qu'indiquent les textes de la période fatimide³¹. Parfois, des noms propres sont en effet associés à certains de ces édifices comme la *qaysārīyya* d'Ibn Qāsim et le *funduq* d'Ibn Bashā déjà mentionnés. L'auteur précise au porteur de la lettre de chercher dans l'un des deux bâtiments celui à qui il devait remettre le document. Maqrīzī signale quant à lui l'existence de la *qaysārīyyas* de Shibl al-Dawla à Fustât³². Ce bâtiment pourrait avoir été fondé à l'initiative de Shibl al-Dawla Naṣr b. Ṣāliḥ b. Mirdas (m. 1038), actif à Alep pour le compte des Fatimides dans les années 1020-1030.

28 TS 12. 124, recto, l. 7, éd. Goitein, « The Jewish trade in the Mediterranean at the beginning of the 11th century, from the archive of the Ibn 'Awkal family », p. 59-61.

29 TS 20. 177, l. 9, éd. Frenkel, *Alexandria*, doc. 37, p. 394-397.

30 Gottheil-Worrell, xxxvi, recto l. 16-17, éd. Gil, *Malkhūt*, IV, doc. 647, p. 149.

31 Constable, *Housing*, p. 80-81.

32 Maqrīzī, *Khiṭaṭ*, III, p. 286.

À notre connaissance, il est le seul à avoir porté ce surnom honorifique qui lui avait été attribué par le calife al-Zāhir après que ce dernier eut reçu d'importants cadeaux de la part de celui qui tenait alors la Syrie du Nord³³. Peut-être que la fortune amassée par Shibl al-Dawla en Syrie du Nord lui permit-elle de fonder une *qaysārīyya* à Fustât. Une partie des revenus générés par cet édifice devait en retour alimenter la fortune de son fondateur. Au regard de ce que décrit le voyageur persan pour Le Caire, nous pensons que l'administration centrale avait son mot à dire quant aux marchands et aux marchandises qui se trouvaient dans ce bâtiment. Deux lettres de la Geniza évoquent les cas de fondouk transmis en héritage à certains membres de la communauté juive³⁴. Dans les années 1080, le continuateur de l'œuvre de Sawīrus b. al-Muqaffa', mentionnant l'arrivée à Alexandrie d'un marchand chrétien originaire d'al-Andalus, se décrit comme le propriétaire de la *dār wikāla* dans laquelle séjourna ledit marchand³⁵. Ce dernier exemple témoigne d'une part que l'auteur, conjointement à ses fonctions dans l'Église copte, exerçait aussi l'activité d'agent des marchands (*wakīl al-tujjār*) et qu'une *dār wikāla* pouvait à la fois être le lieu de séjour de marchands et une agence de commerce. Enfin, une lettre rédigée dans le cadre du procès de Joseph al-Labdī, un marchand ayant floué ses collègues et jugé dans le tribunal rabbinique de Fustât au printemps 1098, évoque la *dār wikāla* du cadi Abū al-Ṭāhir. Le seul cadi connu de ce nom est Abū al-Ṭāhir al-Dhuhlī (m. 978), cadi de Fustât à l'arrivée des Fatimides et maintenu à son poste. Maqrīzī y consacre une longue notice biographique, mais ne dit rien d'une *dār wikāla* à son nom, ce qui n'est pas significatif³⁶. Son passé glorieux comme cadi de Bagdad, de Damas puis de Fustât le classait parmi les élites religieuses, mais aussi économiques, de la ville. Il disposait donc certainement des moyens financiers pour créer une telle institution commerciale qui impliquait un patrimoine conséquent. Si cette agence commerciale fut bien fondée par ce cadi, mort depuis longtemps lors du procès al-Labdī, cela signifie que ce type d'institution existait de longue date en Égypte³⁷. Shelomo Dov Goitein avait

33 Maqrīzī, *Itti'āz*, II, p. 176, 178, 182, 186. Ibn al-'Adīm, *Zubdat*, I, p. 230-231, 250. Ibn al-Qalānisī, *Dhayl*, p. 75. Anṭākī, *Histoire*, xxxvii, p. 125-129, 133, 139-141, 147, 155, 161, 163, 165. Sur le récit des événements cf. Bianquis, *Damas et la Syrie*, II, p. 503-511.

34 TS 12.591, éd. Frenkel, *Alexandria*, doc. 24, p. 329-332. TS 12. 714, éd. Princeton Geniza Project.

35 [...] « *dār wikāla allatī lī ...* ». Cf. Ibn al-Muqaffa', *Egyptian Church*, II-3, p. 196, tr. p. 300.

36 Maqrīzī, *Muqaffā*, V, p. 107-112. Kindī, *Quḍāt Miṣr*, p. 493, 581-584.

37 ULC Add. 3420, f. 1, recto, l. 8, éd. Goitein, Friedman, *Sefer Hōdū*, I, doc. 1-3, p. 65; tr. Goitein, Friedman, *India Traders*, p. 182.

conclu que dans les cités côtières notamment, il existait un rapprochement entre le terme de fondouk et celui de *dār wikāla*³⁸.

Au regard des divers documents, il semble qu'à l'époque fatimide au moins, la *dār wikāla* se différençait du fondouk par cette autorisation octroyée par l'administration au gérant de s'occuper des affaires d'autres marchands et sans doute aussi de prélever des taxes pour le compte même des diwans, comme le suggère de manière indirecte la lettre se référant à la *dār wikāla* du cadī. Le plaignant, un certain Jekuthiel explique que le fait de n'avoir pas été remboursé par al-Labdi lui valut des poursuites par la *dār wikāla* en question à qui il devait l'argent³⁹. Dans sa description de Fustât, Nāṣir-ī Khusraw fournit une nouvelle fois des détails intéressants. Il décrit en effet un caravansérail appelé la *dār al-wazīr* et précise que l'on y trouvait surtout des marchands de lin, des tailleurs au rez-de-chaussée et des ravaudeurs au premier étage. Il explique surtout que l'administrateur lui rapporta que ce bâtiment rapportait normalement vingt mille dinars par an de loyer, mais comme une partie du bâtiment avait été détruite, seulement douze mille dinars étaient prélevés⁴⁰. La référence à l'administrateur de la *dār* confirme que ce genre d'édifice se trouvait sous la gestion d'un individu agréé par les services officiels et qui exerçait un contrôle, une surveillance sur les activités commerciales qui s'y déroulaient. Il était sans doute chargé de relever les loyers et les taxes pour le compte de l'État ou pour son propre compte s'il avait affermé le bâtiment comme c'était possible de le faire. Le chroniqueur Yaḥyā al-Anṭākī rapporte en effet que les Fatimides affermaient des *qaysārīyyas* et même des ports (*mīnā'*)⁴¹. Il faut comprendre qu'ils affermaient le prélèvement de l'ensemble des taxes qui devaient être levées dans ces sites.

En dépit des incertitudes qui demeurent, ces quelques exemples suggèrent qu'il s'agissait d'institutions commerciales sinon totalement privées ou au moins semi-privées. Il faut néanmoins préciser que le fait de nommer des bâtiments d'après le nom de certains individus ne constitue pas une preuve suffisante d'une gestion ou d'une propriété privée de ce genre de bâtiments. Geoffrey Khan a montré que dans plusieurs cas, des terrains étaient transmis ou légués à de héritiers par celui qui semblait en être le propriétaire alors qu'il

38 Goitein, *Mediterranean Society*, I, p. 189.

39 ULC Add. 3420, f. 1, recto, l. 11-12, éd. Goitein, Friedman, *Sefer Hōdū*, I, doc. 1-3, p. 65 ; tr. Goitein, Friedman, *India Traders*, p. 182.

40 Il est difficile de savoir par quel vizir cet édifice avait été fondé, mais Maqrīzī signale qu'une *dār al-wazīr* attribuée au vizir Ibn Killis (m. 990) et également appelé la *dār al-dībāj*, du nom de certain type de broderies, pourrait correspondre à l'édifice visité par Nāṣir-ī Khusraw. Cf. Nāṣir-ī Khusraw, *Sefer Nameh*, p. 72. Maqrīzī, *Khīṭaṭ*, II, 220 ; III, p. 92.

41 Anṭākī, *Histoire*, XXXVII, éd. p. 434, tr. p. 435.

n'était finalement que le locataire auprès de l'administration centrale selon un contrat qui permettait la sous-location ou la donation à condition que le diwan référent soit informé du changement d'identité du locataire⁴². Le récit de Nāṣir-ī Khusraw, bien que sans doute exagéré, montre en tout cas le poids de l'État dans la propriété d'un certain nombre de bâtiments commerciaux. Il n'est pas exclu que des règles identiques à celles évoquées dans les lettres étudiées par Geoffrey Khan aient donc pu exister pour des édifices comme les fondouks. Il semble de plus en plus évident que les administrateurs ou les gérants de ce type de bâtiment travaillaient en étroite collaboration avec l'administration centrale à laquelle ils devaient rendre des comptes. Si ces bâtiments n'étaient pas tous publics, il semble assez évident que tous devaient obtenir l'aval des autorités pour fonctionner, car ils permettaient aux divers services fiscaux et de sécurité de savoir où logeaient les étrangers.

Aucune donnée ne permet de dire combien il existait de *wakīl* dans les villes fatimides et donc combien il y avait de *dār wikāla*, mais les lettres de la Geniza mettent en évidence que dans une ville comme Fustât il en existait plusieurs et que chaque ville côtière en comptait un certain nombre⁴³. Seules les autorités fatimides pouvaient décider qui avaient le droit d'exercer la charge et la décision de créer une *dār wikāla* venait parfois des plus hautes sphères du gouvernement comme nous l'avons déjà vu avec les fondations par Badr dans les années 1070, puis vers 1122 par al-Ma'mūn al-Baṭā'ihī qui créa la *dār wikāla al-āmīriyya* au Caire. On pourrait ajouter la *dār wikāla al-ḥāfiẓiyya*, sans doute fondée par ou pour calife al-Ḥāfiẓ (r. 1131-1149)⁴⁴. Dans ces divers cas, l'action des plus hautes personnalités de l'État s'avéra décisive pour la création de ces institutions commerciales qui servaient à la fois les intérêts privés du fondateur et ceux de l'État qui prélevait dessus un certain nombre de taxes.

Les infrastructures commerciales des ports de Syrie sous les Fatimides sont mal connues. Dans les années 980, Muqaddasī conclut son chapitre sur le Bilād al-Shām en signalant que les taxes étaient très élevées dans les fondouks⁴⁵. Cette allusion laisse penser que, comme en Égypte, les autorités géraient là aussi ces bâtiments destinés aux marchands de plus en plus nombreux à séjourner dans les ports de la province. La plupart des villes côtières possédaient de tels édifices, mais les auteurs n'en disent que peu de choses. Quelques éléments suggèrent cependant que la situation fut peut-être un peu différente de

42 Khan, *Arabic legal and administrative documents*, p. 164.

43 Goitein, *Mediterranean Society*, 1, p. 188.

44 Ibn Muyassar, *Muntaqā*, p. 92, 126. Maqrīzī, *Khiṭaṭ*, 11, p. 459, 478. Ibn al-Ma'mūn, *Akhbār Miṣr*, p. 39.

45 Muqaddasī, *Aqālīm*, p. 189.

celle de l'Égypte du fait de l'éloignement de la capitale et du mode de gestion appliqué à certaines villes littorales par les Fatimides. À Tyr, des sources antérieures aux Fatimides précisent que le calife umayyade Hishām (r. 724-743) établit un fondouk dans la cité⁴⁶. Dans les années 1050, le cadī Ibn Abī 'Uqayl, gouverneur de la ville et armateur important, possédait un local commercial. Il stockait les marchandises de certains commerçants et il pouvait décider de les exempter de certains droits lorsque ces derniers laissaient leurs marchandises chez lui⁴⁷. En fait, le cadī de Tyr exerçait la charge d'agent des marchands (*wakīl al-tujjār*) et, à ce titre, pouvait stocker leurs biens et s'occuper de leurs affaires en leur absence. Dans une ville aussi prospère que Tyr, il existait d'autres possibilités pour les marchands que la seule *dār wikāla* du cadī. Il est cependant fort possible que ce dernier ait créé les conditions pour que ses affaires prospèrent davantage que celles des autres agents locaux. À l'instar des Européens qui avaient loué un entrepôt à des membres de la communauté juive d'Alexandrie, les commerçants présents en Syrie et en Palestine pouvaient donc sans doute aussi louer ces entrepôts privés à des particuliers. Nombre de maisons palestiniennes comportaient une galerie à arcades ou *riwāq* mais aussi des pièces destinées à entreposer les marchandises⁴⁸. Encore une fois, le fait que certains gouverneurs ou cadīs aient eu ces villes en gestion propre et qu'ils pouvaient fixer eux-mêmes les taxes à payer, incitait peut-être les marchands à privilégier les fondouks contrôlés par les autorités locales. Il est toutefois impossible d'en dire davantage tant les textes de la période demeurent silencieux sur ces questions.

Le manque de données sur les divers édifices commerciaux des cités portuaires fatimides de Syrie-Palestine ne permet pas de savoir si, à l'instar de la période ayyoubide, leur nombre augmenta entre l'installation de la dynastie en Égypte et sa disparition. L'essor économique que connurent les territoires fatimides paraît compatible avec un accroissement du nombre de bâtiments destinés à accueillir les marchands. Les quelques documents qui évoquent la construction des six *dār* à Tinnīs ou la *dār* neuve à Alexandrie constituent des preuves indirectes que de nouveaux bâtiments furent créés dans les villes littorales de plus en plus fréquentées par les étrangers. À Fustāt, principale ville portuaire fatimide, la documentation atteste du développement important de la zone des entrepôts et des greniers sous les Fatimides⁴⁹. Une lettre datée

46 Balādhurī, *Buldān*, p. 117-118.

47 TS 8 J 22, f. 10, fol. 10, marge, l. 7-19, éd. Gil, *Malkhūt*, 11, doc. 255, p. 760. Nāṣir-ī Khusraw, *Sefer Nameh*, p. 19.

48 TS NS J 338 et TS NS J 382, éd. Princeton Geniza Project. Goitein, « Documents from Damascus and Tyre concerning buildings belonging to Jews », p. 293-294.

49 Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 138-142.

des années 1130 évoque aussi ce qui peut être considéré comme nouveau fondouk (*al-funduq al-mustajidd*)⁵⁰. Les fondouks, les *dārs* et les *qaysāriyyas* apparaissent étroitement liés au système de taxation développé sous les califes du Caire. Ceux-ci avaient grand intérêt à contrôler le développement de ces bâtiments qui, à défaut d'être tous totalement publics et gérés directement par l'État, avaient sans doute un statut mixte dans lequel le gérant ou le propriétaire devait effectuer un certain nombre de tâches pour le compte des diwans. Le texte de Yahyā al-Anṭākī comme les lettres commerciales suggèrent que l'administration afferma certaines taxes spécifiques voire l'ensemble des taxes prélevées dans un espace d'échange.

1.2 *L'affermage des taxes : une pratique répandue*

Pour faire face à la multiplication des espaces d'échange et du grand nombre de taxes, mais aussi pour satisfaire un besoin constant de numéraire, les Fatimides pratiquèrent l'affermage à grande échelle.

Les Fatimides choisirent souvent d'affermier les taxes plutôt que de les prélever eux-mêmes grâce à un réseau de fonctionnaires tentaculaire qu'ils n'avaient pas. Ils misèrent clairement sur la conjonction des intérêts pour parvenir à leurs fins dans ce domaine. Les lettres de la Geniza mettent en évidence qu'il était possible d'affermier des taxes sur un district ou sur une production spécifique. Ainsi une lettre de 1106 évoque celui qu'il faudrait presque qualifier de "fermier général" du district de Damiette. Il sous-loua ses droits sur un petit village à deux hommes. Ces derniers devaient payer en moyenne deux dinars par mois. Les communautés de non-musulmans jouaient un rôle assez important dans cette pratique. Plusieurs membres de la communauté juive apparaissent comme des fermiers (*damān*, sing *dāmin*), notamment des taxes sur le lin⁵¹. Il existait, semble-t-il, trois moyens d'obtenir le droit d'affermier les taxes. Soit l'autorisation émanait du gouvernement central par rescrit officiel, comme ce fut le cas en 1096 ou en 1106 pour Damiette⁵². Soit l'autorisation provenait de la personnalité qui avait reçu la zone en *iqṭā'*. Enfin, l'autorisation pouvait être octroyée par le bureau officiel local. Pour celui qui recevait la ferme d'une taxe ou d'un district, il s'agissait d'un travail de tous les instants. En effet, il fallait à la fois récupérer la somme investie au départ pour obtenir la charge et, d'autre part, se faire valoir auprès des personnes qui avaient donné la charge. Devant le besoin constant de la dynastie en numéraire, il était tentant pour celle-ci d'octroyer la charge de *dāmin* au plus offrant. Il était donc nécessaire de faire

50 TS 12. 694, l. 12, éd. *Princeton Genizah Project*. Goitein, *Mediterranean Society*, IV, p. 29.

51 Goitein, *Mediterranean Society*, II, p. 360-362.

52 Goitein, *Mediterranean Society*, II, p. 361.

une bonne offre de départ afin de dissuader toute autre personne de proposer plus. Une lettre de 1138 évoque le fermier d'un district qui avait sous-loué ses droits sur la soie et qui s'était engagé à ne pas accepter d'offre plus élevée avant le terme du contrat⁵³. L'existence de cet engagement prouve que certains fermiers n'hésitaient pas à confier la charge au plus offrant en plein exercice. Celui qui, le premier, avait sous-loué la perception de taxes voyait donc parfois un autre individu venir avec les mêmes prétentions, chacun estimant être dans son bon droit. Ces pratiques pouvaient donner lieu à un nombre infini de contestations. Le calife devait même parfois intervenir personnellement par rescrit afin d'interdire de telles pratiques qui nuisaient à l'activité économique et donc à la dynastie. Dans tous les cas, le principe était que le fermier devait récupérer son investissement avec bénéfice. Pour que ce système soit rentable pour tout le monde, l'État devait donc fournir aux fermiers les moyens de récupérer les taxes. Les documents de la Geniza signalent que les *dāmins* disposaient de l'aide de la force armée sans l'intervention de laquelle ils n'auraient jamais pu récupérer l'argent⁵⁴.

Face à la multiplicité des ports, des lieux d'échange, les Fatimides paraissent avoir adopté une organisation qui leur permettait d'économiser du temps et de l'argent, tout en parvenant à surveiller ce qui se passait. Il aurait en effet fallu trop de fonctionnaires pour tout contrôler. Aussi, semble-t-il possible d'affirmer que nombre d'individus qui apparaissent comme des représentants de l'administration au niveau local doivent en fait être considérés comme des agents agréés par l'État et non de véritables fonctionnaires. Il en existait un grand nombre qui, d'après le *Minhāj*, étaient payés à la commission ou par l'intermédiaire de droits divers et variés qui servaient en fait à rétribuer divers services liés, par exemple, à la manutention des marchandises ou à leur surveillance (cf. tableaux 10, 11, 12 et 13). Ces pratiques expliquent sans doute les quatre-vingt-huit taxes non canoniques mentionnées par Maqrīzī pour la période fatimide. Musabbihī parle quant à lui de *mustakhrājāt*, terme qui semble désigner des taxes sur la fiscalité indirecte⁵⁵. Le fait que la saison du commerce ne dure que quelques mois explique sans doute que les Fatimides n'eurent pas ou peu recours localement à de véritables fonctionnaires. Ils préféraient confier la perception des taxes à des agents agréés. Ils leur laissaient le soin de régler les problèmes qui pouvaient survenir localement dans la perception des taxes en leur donnant la possibilité de faire appel à certains officiers qualifiés de *shādd* ou *mushidd*, sorte d'inspecteurs qui assistaient les

53 Goitein, *Mediterranean Society*, II, p. 361.

54 Goitein, *Mediterranean Society*, II, p. 363.

55 Bianquis, « Le fonctionnement des *dīwān* financiers d'après al-Musabbihī », p. 58.

fermiers et forçaient les gens à payer⁵⁶. Le rescrit concernant les pêcheries de la Natarāwiyya mentionne d'ailleurs ces hommes chargés d'aider les fermiers à récupérer leur argent, mais qui pouvaient à leur tour abuser de leur pouvoir.

En fait, il serait très facile de multiplier les exemples de taxes affermées à des chrétiens ou à des juifs par le pouvoir fatimide ou de locaux commerciaux confiés à des musulmans ou à des chrétiens. Ce système permettait à la fois à l'État d'assouplir la structure de contrôle des échanges, d'économiser sur le nombre de véritables fonctionnaires à utiliser tout en conservant une maîtrise relativement satisfaisante des hommes et des lieux où se déroulaient les échanges. Une fois encore, comme pour les diwans, la dynastie misait sur l'intéressement personnel des fermiers à récupérer leurs investissements et donc à exercer eux-mêmes le contrôle.

2 De la terre à la mer : le contrôle du trafic maritime

Pour être efficace, le système douanier fatimide reposait sur un contrôle strict du trafic commercial à tous les niveaux. Le principe était de prélever des taxes et des droits partout où cela était possible. Toutefois, il semble que les principes de taxation mis en place par les autorités égyptiennes ne se conformaient pas tout à fait aux règles généralement admises dans ce domaine dans le monde musulman. Les autorités égyptiennes développèrent ainsi un système de taxation qui répondait davantage aux intérêts spécifiques de la dynastie qu'à un corpus juridique particulier. À travers l'étude du système appliqué aux marchands étrangers, c'est-à-dire ceux extérieurs au *dār al-islām*, nous tenterons d'appréhender les clés de la mécanique douanière ainsi que les finalités du système douanier appliqué par les autorités fatimides.

2.1 À terre : la douane et le principe du *Khums*

2.1.1 Les principes de la fiscalité fatimide

S'il est un domaine dans lequel les marchands ressentaient la présence de l'administration fatimide, c'est bien celui des douanes et des péages divers et variés qui ponctuaient le parcours d'un marchand et de ses biens lorsqu'ils arrivaient en Égypte ou souhaitaient en partir. Dès avant la conquête de l'Égypte, le *cadi* al-Nu'mān, principal théologien de l'ismaélisme, avait théorisé et fixé les bases de la fiscalité fatimide⁵⁷. Il écrivait ainsi que le quint (*khums*) du butin fait

56 Maqrīzī, *Khiṭāṭ*, II, p. 346. Blau, *Dictionnary*, p. 329-330.

57 Le terme de *khums* signifie avant tout quint, mais en Égypte ce vocable semble avoir pris un sens plus complexe.

par les musulmans devait revenir aux imams ismaéliens et, surtout, qu'il « fallait entendre par butin (*ghanīma*) non ce qui était pris aux polythéistes par la force, mais quelque gain que ce soit »⁵⁸. S'il est difficile d'affirmer qu'une telle conception guida la mise en place du système douanier fatimide en Égypte, entre 978 et 990, le vizir Ya'qūb b. Killis fit procéder à une réforme administrative et du système de taxation appliqué jusqu'alors dans certaines villes du delta. Ibn Ḥawqal, qui ne cite que Tinnīs, se borne à signaler que les taxes prélevées sur l'industrie textile augmentèrent beaucoup⁵⁹. Le géographe ne donne pas les raisons qui poussèrent Ibn Killis à augmenter les taxes. Les réformes militaires coûteuses entreprises par le calife al-'Azīz pourraient expliquer un tel changement de fiscalité tandis qu'aucune motivation religieuse impliquant la nécessité de mise en conformité du système fiscal égyptien avec les règles de la fiscalité ismaélienne n'est signalée⁶⁰. En fait, la fiscalité fatimide appliquée dans les ports est surtout connue par la description qu'en donnent les auteurs tardifs tels Makhzūmī, Ibn Mammātī et Ibn al-Ṭuwayr. Il s'avère difficile de connaître la fiscalité fatimide appliquée dans les ports sur la totalité de la période envisagée ici. Comme il est désormais classique de le constater, l'arrivée au pouvoir de Badr al-Jamālī semble en effet avoir modifié le système initial qui demeure largement dans l'ombre même si les documents de la Geniza permettent de combler certains vides.

Les Fatimides furent souvent accusés par leurs détracteurs d'avoir multiplié les taxes dites non canoniques à des niveaux incomparables. La liste des quatre-vingt-huit taxes non canoniques abolies par Saladin en 1171 pourrait en effet suggérer que le niveau de taxation était très élevé sous les imams ismaéliens, mais les choses sont en réalité plus compliquées qu'elles n'y paraissent⁶¹. Pour nombre de musulmans sunnites, la fiscalité appliquée par l'administration égyptienne allait à l'encontre des principes du droit (*fiqh*) sunnite qui voulait que les seules taxes officiellement admises consistent en l'aumône légale (*zakāt*) que les musulmans devaient payer sur leurs biens et qui équivalait à 1/40^e de la valeur, ainsi qu'une dîme (*'ushr*). Le terme même de droit de douane (*maks*, pl. *mukūs*) prenait une connotation très négative, car il faisait explicitement référence aux taxes illégales perçues sur les musulmans. Parmi les droits considérés comme non canoniques se trouvaient toutes les taxes de transit, les droits de péage levés à certains points de passage le long des

58 Nu'mān, *Da'ā'im*, p. 308, 451. Nu'mān, *Kitāb al-himma*, p. 69-70.

59 Ibn Ḥawqal, *Ṣūrat al-arḍ*, éd. p. 163, tr. 1, p. 161.

60 Lev, « The Fatimid army », p. 165-192. Lev, « The Fatimid vizier, Ya'qub ibn Killis, and the beginning of the Fatimid administration in Egypt », p. 242-243. Lev, « Army, regime and society in Fatimid Egypt (358-487/968-1094) », p. 337-365.

61 Maqrīzī, *Khiṭaṭ*, 1, p. 279-281.

voies de communication terrestres ou fluviales (*marāsid*) ainsi qu'aux péages des portes (*qabāla*)⁶². Les sources font allusion au système du quint (*khums*) qui semble avoir désigné plus spécifiquement les taxes prélevées sur les marchands étrangers au monde musulman, « que cette taxe soit équivalente ou non au quint » précise Ibn Mammātī⁶³. Les divers documents qui permettent d'aborder la question des douanes sous les Fatimides laissent penser que ces derniers n'adoptèrent pas le régime classique ou orthodoxe qui distinguait les droits à payer selon l'origine et l'appartenance religieuse des marchands. En effet, dans un tel système, les musulmans ne payaient que 1/40^e de la valeur des produits tandis que les non-musulmans payaient 1/20^e, les non-musulmans étrangers au *dār al-islām* payaient, quant à eux et en théorie, des droits plus lourds qui s'élevaient au 1/10^e de la valeur des biens⁶⁴. Il existait donc théoriquement un triple principe de taxation qui mêlait les critères de religion et d'origine géographique des marchands. Les textes montrent néanmoins que les Fatimides adoptèrent un système plus pragmatique qui comprenait deux catégories dans lesquelles l'origine géographique, interne ou externe au *dār al-islām* comptait plus que la religion.

2.1.2 Musulmans et non-musulmans face à la douane

Les ressortissants du monde musulman ne payaient pas exactement les mêmes droits de douane que les Européens. Au XII^e siècle, à Fustât, il existait un service spécial qualifié de *dīwān al-kharājī wa-l-hilālī* qui se chargeait, entre autres, des droits de douane (*al-mukūs*). Ibn al-Ṭuwayr rapporte que ce service prenait aussi le nom de « diwan des portes (*dīwān al-abwāb*) », appellation qui témoigne bien que ce service s'occupait de prélever des taxes sur tout ce qui entraît et sortait d'un certain nombre de lieux déterminés. Le même auteur rappelle enfin que ce service se trouvait dans la *ṣinā'a* des importations et des exportations⁶⁵. Les lettres de la Geniza laissent penser par exemple qu'à l'importation, les marchands juifs, et donc sans doute aussi les musulmans, n'avaient pas à vendre leurs marchandises à l'encan à l'intérieur des locaux de la douane, mais devaient simplement effectuer un certain nombre d'opérations de dédouanement qui ne sont toutefois pas clairement explicitées par les textes⁶⁶. Il n'est pas évident de connaître exactement les taxes payées à l'importation par les marchands issus du *dār al-islām*. De toute façon, dans

62 Khalilieh, *Islamic Maritime Law*, p. 83.

63 Ibn Mammātī, *Qawānīn*, p. 326.

64 Goitein, *Mediterranean Society*, 1, p. 344. Khalilieh, *Islamic Maritime Law*, p. 82-87.

65 Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 93.

66 TS 12. 434, verso, l. 19-21, éd. Frenkel, *Alexandria*, doc. 23, p. 325.

ce domaine comme dans d'autres, les Fatimides furent très pragmatiques et les choses évoluaient en fonction du contexte et du lieu. Ainsi, à Tripoli, les Fatimides pourraient avoir adopté un système qui n'existait pas forcément en Égypte, à cause, justement, du contexte particulier de la cité levantine, toujours sous la menace des Grecs. Nāṣir-i Khusraw rapporte que les marchands, qu'ils soient d'al-Andalus, du Maghreb, du « Pays des Francs » ou du monde byzantin payaient tous la même taxe d'importation qui s'élevait à un dixième alors qu'en droit sunnite ce taux ne s'appliquait qu'aux marchands non musulmans. Il semble qu'en contrepartie, tous les autres impôts avaient été abolis⁶⁷. Cet exemple témoigne du pragmatisme des autorités, car cela encourageait le commerce dans la ville où le calife avait des navires, et l'argent ainsi récolté servait à payer la garnison locale.

Les taux variaient selon des critères que les marchands ne pouvaient pas toujours évaluer et qui tenaient sans doute à la bonne volonté des agents des douanes ou au contexte local. Même pour des marchands aguerris, le passage en douane à l'importation des marchandises en Égypte ne constituait jamais une pure formalité. Il s'agissait bel et bien d'une phase stratégique et on ressent une certaine tension voire de l'inquiétude dans les propos d'un homme comme Nahray b. Nissīm, pourtant rompu à ce genre d'opération. « [...] Essaye aussi de faciliter le passage [en douane de nos marchandises]. J'attache plus d'importance à cela qu'au commerce même » écrivait ainsi Nahray à son associé dans un message de juillet 1049 qui témoigne à la fois de l'appréhension que cette formalité administrative provoquait chez les marchands et du sentiment qu'une partie de la réussite des affaires résidait dans cette opération⁶⁸. Vers la même période, un marchand d'Alexandrie faisait preuve d'une grande empathie à l'égard d'un collègue sicilien de passage à Fustât après être passé par Alexandrie. « Tu as payé plus de taxes que tu n'aurais dû » affirmait ainsi le marchand expérimenté à son infortuné collègue, lui suggérant qu'il avait été victime d'un abus de la part des agents des douanes et lui rappelant surtout que « certains ne payent rien »⁶⁹. Les lettres suggèrent que les relations personnelles et informelles, la force des liens dits faibles entre certains fonctionnaires des douanes et certains marchands jouaient pour beaucoup dans les niveaux de taxation imposés aux marchands⁷⁰. Dans tous les cas, le principe semble avoir été de faire régler aux marchands musulmans la taxe qui

67 Nāṣir-i Khusraw, *Sefer Nameh*, p. 17.

68 TS 20.69, recto, l. 40, éd. Gil, *Malkhūt*, III, doc. 380, p. 286.

69 TS 12.371, recto, l. 20-22, éd. Gil, *Malkhūt*, IV, doc. 775, p. 535.

70 Sur ces « liens faibles » et leur importance dans l'analyse des réseaux commerciaux voir Granovetter, « The Strength of Weak Ties », p. 1360-1380.

correspondait en fait à la *zakāt*, peu importe que celle-ci ait déjà été payée dans le pays d'origine du marchand. Le témoignage d'Ibn al-Jubayr à son arrivée à Alexandrie est clair même s'il correspond à une période postérieure aux Fatimides. Nouveau venu à Alexandrie, sans aucun soutien local, il n'y avait aucune raison pour que les autorités douanières ne lui épargnent le paiement de certaines taxes.

Au-delà de ces aspects qui permettent de comprendre que la pratique et le pragmatisme l'emportaient souvent sur la théorie, il est évident que, conformément à la conception d'Ibn Khaldūn, le développement d'une dynastie califale, par l'inflation des besoins liés aux dépenses somptuaires, entraînait la multiplication des taxes et des droits, notamment sur l'importation des marchandises et les péages aux portes des villes⁷¹. Le seul règlement de la *zakāt* ou d'un droit équivalent ne suffisait pas toujours à franchir la douane sans encombre. Le message de Nahray évoqué plus haut, même s'il ne concerne pas les musulmans, prouve qu'à l'importation au moins, les marchands n'étaient jamais à l'abri d'une mauvaise surprise de la part des autorités portuaires et de l'administration. Dans une autre lettre du 20 juin 1054, un navire repartit sans avoir déchargé la moindre marchandise, car les marins descendus à terre s'étaient entendus dire que s'ils rentraient dans la ville, ils devraient payer un « droit important (*wājib kathīr*) »⁷². Les motifs de cette augmentation imprévue des droits d'entrée dans la cité ne sont pas évoqués ici, mais le phénomène de l'affermage constituait souvent une cause de l'alourdissement ponctuel de certains droits.

Pour ce qui est des marchands juifs, au départ de Fustât, ils devaient s'acquitter de la *jizya* à la « *šinā'a* des importations et des exportations » sous peine d'avoir des problèmes avec les autorités comme en témoigne la mésaventure de ce marchand ramené de force à la *šinā'a* de Fustât pour régler la somme due à l'autorité portuaire en tant que *jizyat al-sultān*⁷³. À l'instar des autres marchands, ils réglaient divers droits de transfert entre Fustât et Alexandrie. Pas moins de quarante-cinq paiements à titre divers devaient être effectués entre Fustât et Alexandrie⁷⁴. Nous sommes loin des quatre-vingts-huit taxes mentionnées par Maqrīzī, mais ce dernier établissait sans doute un total global. En réalité, un marchand n'avait pas à payer toutes ces taxes. Malgré tout, même réduit à quarante-cinq, le nombre de paiements paraît très important. Il est toujours difficile d'isoler ce qui relevait d'un service de transport par exemple

71 Ibn Khaldūn, *Discours*, p. 436-437.

72 ENA NS 22, f. 1, verso, l. 8-9, éd. Gil, *Malkhūt*, III, doc. 547, p. 821-822.

73 TS 10 J 9, f. 21, recto, l. 4-11, éd. Gil, *Malkhūt*, III, doc. 315, p. 41-42.

74 Goitein, *Mediterranean Society*, I, p. 342.

d'un droit ou d'une taxe à l'exportation dans les lettres de la Geniza, mais les quelques lettres qui mentionnent de manière claire un droit de douane (*al-maks*) permettent de comprendre que ce droit n'était pas en lui-même forcément très élevé. Ainsi, dans le cas du ballot de tissu de couleur pourpre dont le parcours a été retracé par Shlomo Dov Goitein, et estimé à environ soixante-six dinars et quart, les droits de douane seuls s'élevaient à trois dinars, soit moins de 5% de la valeur du ballot⁷⁵. Dans une autre lettre datée de 1143, l'auteur rapporte à son interlocuteur les différentes sommes versées pour expédier une cargaison de soie d'une valeur de cent quatre-vingt-dix dinars et demi. Le total des droits de douane à l'exportation s'élevait à huit dinars et deux quarts de *qūrāt*, soit 4% environ⁷⁶. Enfin, on peut prendre comme dernier exemple un chargement de teinture de garance d'une valeur de cinq dinars et demi sur lequel le marchand dût acquitter un droit de douane d'un quart de dinar, soit, là encore, 5%, pour pouvoir l'exporter depuis Alexandrie vers 1100⁷⁷. Il fallait évidemment ajouter à ces droits toutes les dépenses faites depuis Fustât. Malgré tout, sur la longue durée, et en dehors des mauvaises surprises, les droits de douane, les péages et les frais de transport divers et variés, n'excédaient pas les 10% de la valeur totale de la marchandise transportée⁷⁸. Ce système était semble-t-il valable pour les musulmans comme pour les non-musulmans ressortissants du *dār al-islām*. Les Fatimides, loin d'avoir pénalisé le commerce, ne paraissent au contraire pas avoir ponctionné outre mesure les importations et les exportations réalisées par ceux sur qui ils prétendaient exercer l'autorité. Sans qu'il soit possible d'affirmer qu'il s'agissait là d'une autre facette de l'idéologie développée par les Fatimides, chez le *cadi* al-Nu'mān, les références à l'obligation pour celui qui exerçait l'autorité, comparé à un marché (*al-sultān sūq*), de favoriser le commerce, de protéger les marchands que l'on trouve chez ce théoricien de l'ismaélisme, suggèrent que les Fatimides attachèrent assez tôt une importance notable à cette activité dans laquelle ils voyaient une manière de mettre en pratique et de légitimer leurs théories et donc leurs prétentions politico-religieuses⁷⁹.

En mer Rouge, où au XII^e siècle, les Fatimides menèrent une politique qui consistait à favoriser le commerce maritime, le système douanier appliqué dans un port comme 'Aydhāb sur lequel les Fatimides prétendaient exercer l'autorité est loin d'être clair comme nous avons pu l'expliquer. Il est en effet

75 Gottheil-Worrell, xxxvi, éd. Gil, *Malkhūt*, IV, doc. 647, p. 148-151.

76 TS 13 J 3, f. 4, l. 12-23, éd. Frenkel, *Alexandria*, doc. 59, p. 489-491.

77 TS 12. 434, recto, l. 16, éd. Frenkel, *Alexandria*, doc. 23, p. 324-328.

78 Goitein, *Mediterranean Society*, I, p. 344.

79 Nu'mān, *Iftitāh*, p. 124. Nu'mān, *Da'ā'im*, I, p. 364.

très difficile de trouver une référence précise aux droits d'exportation depuis le port de la mer Rouge. Rappelons que si autorité fatimide il y avait à la douane de 'Aydhāb, les marchands qui exportaient leurs marchandises n'avaient semble-t-il à y régler que la *zakāt* pour les musulmans et la *jizya* pour les dhimmis⁸⁰. Cette assertion, dont il faut quand même préciser qu'elle est rapportée par Ibn Mammātī qui, au moment de la rédaction de son ouvrage travaillait désormais pour les Ayyoubides, reflète peut-être ce qui se pratiquait sous les successeurs des Fatimides et non sous la dynastie ismaélienne où, encore une fois, les lettres ne disent rien de tel. En effet, alors que les lettres commerciales signalent de manière assez claire les taxes à payer dans les ports, il est significatif qu'il n'existe rien de la sorte pour les exportations à partir de 'Aydhāb. Les textes suggèrent plutôt que les droits d'exportation pour les marchandises qui devaient être embarquées à 'Aydhāb étaient payés à Qūs qui apparaît comme la dernière ville d'Égypte dans laquelle les marchands réglaient des taxes pour débarquer leurs marchandises qui arrivaient par le Nil depuis l'aval. Jusqu'à preuve du contraire, c'était aussi la dernière taxe payée à l'administration fatimide pour exporter les biens au-delà de la mer Rouge. Les diverses pièces du procès de Joseph al-Labdī fournissent au moins un tarif payé au débarquement à Qūs ainsi qu'à Akhmīm. L'auteur rapporte avoir déboursé 1/8^e de dinar dans chacune de ces villes afin de pouvoir dédouaner le ballot d'environ quatre cent quatre-vingts kilogrammes contenant les divers types de marchandises déjà mentionnées⁸¹. Il ne dit rien de taxes réglées pour exporter depuis 'Aydhāb et c'est pour le passage par Dahlak, que Joseph al-Lebdī raconte avoir payer la somme de six dinars et un quart de droit portuaire (*maks*), auxquels il ajouta un dinar et deux *qirāṭ* de pots-de-vin afin de pouvoir exporter deux balles d'une valeur d'environ deux cents dinars contenant diverses marchandises dont du storax ou benjoin, des textiles et du corail, le total de la somme déboursée pour exporter s'élevait ainsi à 3,75% de la valeur des marchandises⁸². Si ce montant se rapproche des taux pratiqués en Méditerranée, rappelons néanmoins que cet archipel n'était pas entre les mains des Fatimides. La documentation de la Geniza suggère donc que pour la période fatimide il n'existait peut-être pas de droit d'exportation à régler à 'Aydhāb.

La somme relativement faible déboursée à Qūs pour pouvoir finalement décharger les marchandises du navire et les faire partir vers 'Aydhāb laisse aussi

80 Ibn Mammātī, *Qawānīn*, p. 327.

81 Bodl. MS. Heb., d.66 (Cat. 2878), fol. 64, l. 21, éd. Goitein, Friedman, *Sefer Hōdū*, I, doc. 1-6, p. 73 ; tr. Goitein, Friedman, *India Traders*, p. 189.

82 « *wa-lazimānī fī Dahlak 'alā al-qīṭ a'tayn maks sittat dinā[r] ba'da mā barṭaltu dīnār wa-ithnayn* » Bodl. MS. Heb. d.66 (cat. 2878), fol. 65, l. 4-5, éd. Goitein, Friedman, *Sefer Hōdū*, I, doc 1-7, p. 73-74 ; tr. Goitein, Friedman, *India Traders*, p. 189.

penser que les Fatimides ne cherchaient pas à limiter les exportations vers la mer Rouge. Ces exportations touchaient essentiellement Aden où les Fatimides n'avaient plus rien à dire sur les droits de douane qui y étaient pratiqués. Il est évident que les autorités égyptiennes n'avaient aucun intérêt à surtaxer des exportations qui passaient quasi exclusivement par un port contrôlé par des alliés qui avaient eux-mêmes grand intérêt à attirer chez eux ces marchandises égyptiennes. Cette faible taxation des exportations en mer Rouge confirme aussi l'idée qu'aux yeux des Fatimides, comme cela avait été annoncé par un administrateur fatimide comme al-Quḍā'ī dans les années 1030, et malgré ce que nous avons pu dire sur la réalité de leur mainmise sur les ports comme 'Aydhāb ou Suakin, la mer Rouge constituait une sorte de mer intérieure⁸³.

Il est aussi nécessaire de prendre en considération l'aspect pragmatique, pour ne pas dire cynique ici, de l'administration fatimide qui permet en quelque sorte de comprendre cette pratique de faire payer à Qūs et non à 'Aydhāb ce qu'il faudrait considérer comme des droits d'exportation. Assouan avait un temps été la capitale administrative de la province du haut-Ṣa'īd, Jean-Claude Garcin a montré comment elle avait été peu à peu remplacée par Qūs lorsque Badr prit le contrôle de l'Égypte sans pouvoir rétablir une autorité réelle sur Assouan, trop menacée⁸⁴. Au XII^e siècle, Qūs représentait donc la dernière cité bien contrôlée par Le Caire. Au-delà de la ligne de végétation commençait le désert où le pouvoir fatimide était moins bien établi et la sécurité des routes loin d'être assurée. 'Aydhāb se trouvait à plus deux semaines de Qūs. Il est fort possible qu'en raison des dangers qui menaçaient durant le transport entre Qūs et 'Aydhāb, l'administration préférait prélever l'argent avant que les marchands ne s'engagent dans le désert en direction de la mer Rouge où ils n'étaient pas toujours sûrs d'arriver.

À l'importation, à notre connaissance, il n'y a pas de lettre concernant des droits différenciés à payer pour les uns ou les autres marchands et, nous l'avons dit, ceux-ci pouvaient payer une partie des taxes à Suakin et le reste à 'Aydhāb. Vers 1130-1140, une lettre rédigée à Aden par Maḍmūn b. Ḥasan, alors administrateur du port yéménite, rapporte que des marchands qui transportaient depuis l'Inde deux balles de laque – une gomme tirée du latex – d'une valeur de 113 dinars, avaient aussi acquis pour quatorze dinars de tissu dit *qaṣṣī*⁸⁵. Le textile devait servir à régler les droits d'importation à 'Aydhāb⁸⁶. Il était

83 Maqrīzī, *Khiṭaṭ*, 1, p. 40.

84 Garcin, *Qūs*, p. 79-96.

85 Sur ce tissu d'origine indienne couramment cité dans les échanges commerciaux entre l'Inde et l'ouest voir : Sergeant, *Material for a History of Islamic Textiles up to the Mongol Conquest*, p. 161-162.

86 Bodl MS. Heb. a.3 (cat. 2873), fol. 19, recto, l. 8-12, éd. Goitein, Friedman, *Sefer Hōdū*, 1, doc. 11-32, p. 223-233 ; tr. Goitein, Friedman, *India Traders*, p. 372-373.

souvent vendu avant d'arriver sur place, par exemple à Aden ou à Suakin le plus souvent, en prévision du paiement des taxes d'importation à 'Aydhāb⁸⁷. Il n'est pas évident de savoir si la totalité des quatorze dinars devait payer la taxe d'importation, mais si c'est bien le cas, cela pourrait donc signifier que les taux pratiqués à l'importation à 'Aydhāb concordaient avec ceux pratiqués à Alexandrie.

Quoi qu'il en soit, le système de taxation que l'administration égyptienne appliquait aux marchands étrangers arrivant de l'Europe chrétienne était quelque peu différent.

2.1.3 Les marchands étrangers et le Khums

N'en déplaise aux détracteurs des Fatimides qui reprochaient aux califes ismaéliens d'avoir fortement taxé les musulmans et, à l'inverse, favorisé les ennemis de l'islam, les textes suggèrent l'existence d'une différenciation dans le niveau de taxation que les Fatimides appliquèrent aux marchands étrangers. Ces derniers dépendaient d'une institution douanière qualifiée de Khums dont le nom renvoie aussi au principe de taxation défini par le *cadi al-Nu'mān* au X^e siècle.

Seuls les documents du XII^e siècle permettent d'avoir une idée du système fiscal appliqué aux marchands *Rūms*. Ces documents, comme les écrits du *cadi al-Nu'mān*, évoquent le quint qui est la traduction du vocable *khums*. Ce terme désigne en effet à la fois un impôt (*khums*) ou plutôt un taux de taxation et une institution douanière particulière (Khums). À la fin du XII^e siècle, Ibn Mammātī indiquait en effet que le terme *khums* désignait à la fois une taxe collectée sur les importations des marchands chrétiens, les *Rūms*, dans les ports du delta, que cette taxe soit équivalente au quint de la valeur ou pas, et le nom de toute l'administration chargée de percevoir cette taxe⁸⁸. Makhzūmī décrit le système de taxation fatimide pour ces ports et signale quant à lui l'existence d'un *khums Rūmī*, un service administratif appliqué aux *Rūms*.

2.1.3.1 Principes et fonctionnement du Khums

Le texte de Makhzūmī permet d'identifier assez clairement ce que Claude Cahen qualifie de deux concepts de taxation, c'est-à-dire le *qūf* et la *'arṣa*⁸⁹. Le vocable *qūf* n'a pas de sens connu en rapport avec la douane dans les dictionnaires. Écrit tel quel, formé sur la racine -w-q-f-, il pourrait se traduire par le

87 Bodl. MS. Heb. b. 11 (cat. 2874, no. 20= fol. 21), verso, l. 2, éd. Goitein, Friedman, *Sefer Hōdū*, I, doc. 1-33, p. 232-239 ; tr. Goitein, Friedman, *India Traders*, p. 259-264.

88 Ibn Mammātī, *Qawānīn*, p. 326-327.

89 Cahen, « Douanes et commerce dans les ports méditerranéens de l'Égypte médiévale d'après le *Minhādīj* d'al-Makhzūmī », p. 245.

stationnement ou la halte. Dans tous les cas, il semble indiquer qu'il était obligatoire de s'arrêter à la douane pour y remplir un certain nombre de formalités. Quant au vocable *'arṣa* qui, en arabe, désigne une cour ou un terrain ouvert, Makhzūmī explique à propos d'un groupe de taxes que c'étaient les Italiens qui appelaient cela la *'arṣa*. Il faut sans doute comprendre que les Italiens notamment appelaient ces taxes « les taxes de la cour », reprenant ainsi le vocable arabe. À Tinnīs, il existait deux cours destinées aux marchandises près de la *ṣinā'a* et du grand diwan à l'ouest de l'île (cf. figures 7 et 8)⁹⁰. Selon toute vraisemblance, les marchandises devaient être déposées dans ces cours moyennant le paiement d'un droit.

Le montant du *qūf* (15 ⅛ %) et de la *'arṣa* (4%), équivalait à un peu plus de 19% de la valeur des marchandises importées, ce qui correspondait à un pour cent près au quint, donc au *khums*. Toutefois, avant d'entrer dans le détail des taxes et des prélèvements auxquels étaient soumis les marchands, notamment les Européens puisque c'est essentiellement d'eux qu'il s'agit dans le *Minhāj*, il faut comprendre que tout le système reposait sur l'inspection tatillonne effectuée à l'entrée de chaque navire dans le port. Un inspecteur (*mushārif*) de la douane montait immédiatement à son bord afin de vérifier l'identité et l'origine des marchands. L'inspecteur devait déterminer la nature et la valeur des marchandises, car la majeure partie des taxes étaient payées *ad valorem*. À Alexandrie, selon son inspection, le fonctionnaire des douanes classait le navire en trois catégories. Le bateau pouvait être taxé au complet (*bi-l-kāmil*), soit sur mille dinars de marchandises ou plus, donc environ cent cinquante et un dinars un quart. Il pouvait soit être taxé aux deux tiers, c'est-à-dire sur six cent soixante-six dinars deux tiers, donc avec une taxe de cent dinars un demi un tiers. Enfin, il pouvait être taxé à la moitié, donc sur cinq cents dinars de marchandises, avec une taxe de soixante-quinze dinars un demi et un huitième à payer (cf. tableau 10)⁹¹. Une fois l'inspection achevée, les marchandises devaient être transportées dans un local où devait se tenir la vente aux enchères (*ḥalqa*). Ce n'est qu'à l'issue de cette vente que les marchands réglèrent à l'administration centrale une partie de ce qu'ils devaient en fonction du taux qui avait été déterminé à leur arrivée. À ce titre, le texte du *Minhāj* précise de manière très claire que certains marchands étrangers n'étaient taxés qu'à 10%, d'autres à 20% et d'autres encore à 30%. Ces variations dépendaient essentiellement des marchandises qu'ils importaient⁹². Nous avons vu que dans

90 Ibn Bassām, *Akhbār Tinnīs*, p. 185.

91 Makhzūmī, *Minhāj*, p. 45-46.

92 Makhzūmī, *Minhāj*, p. 17-18.

certaines conditions, comme à Tripoli au milieu du XI^e siècle, les Fatimides pouvaient choisir de ne faire payer que 10% de taxe à tous les marchands.

Une telle pratique impliquait que l'inspecteur des douanes connaisse la valeur des marchandises et les cours du marché d'Alexandrie. On peut se demander ce qui se passait lorsque le vendeur retirait beaucoup plus ou beaucoup moins de la vente que le taux dans lequel il avait été placé. Dans un cas devait-il payer un supplément ou, au contraire, se voyait-il octroyer un remboursement par l'administration ? Rien ne permet de le préciser même si à plusieurs reprises le texte du *Minhāj* évoque des allocations (*iṭlāqāt*, sing. *iṭlāq*) que le diwan devait, semble-t-il, parfois régler aux marchands⁹³. De toute façon, les taxes n'étaient payées qu'une fois la vente aux enchères effectuée. On déduit de ce type de classification que toutes les marchandises d'un même navire étaient mises en vente une fois les opérations de déchargement terminées, navire par navire. Cela explique pourquoi les marchands italiens firent pression sur les autorités égyptiennes pour que les ventes soient organisées dans l'ordre d'arrivée des navires⁹⁴. Surtout, chaque capitaine se voyait remettre un document qualifié de « compte blanc (*al-muḥāsaba al-bayḍā'*) » dans lequel était inscrit le total des marchandises qui appartenaient à chaque marchand. Jour après jour, à la page correspondant à chaque commerçant, des feuillets étaient rajoutés qui permettaient d'établir le bilan de ce qu'il avait vendu de ses marchandises. Il semble qu'un double de ce compte était tenu par les autorités du service du Khums. À la fin du séjour, les services des douanes calculaient la différence entre ce qu'avait importé chaque marchand et ce qu'il avait exporté afin de régler les taxes d'exportation qui étaient ajustées en fonction des produits exportés et importés. Ce système supposait donc qu'un marchand étranger repartait sur le navire, ou en tout cas avec le même capitaine avec lequel il était arrivé. Le cas n'est pas évoqué dans le *Minhāj* pour le marchand qui ne repartait pas avec l'embarcation dans laquelle il était arrivé. Peut-être les feuillets du compte le concernant étaient-ils enlevés et confiés au marchand qui ne devait pas manquer de les remettre à son nouveau capitaine au moment du départ.

Les lacunes du manuscrit du *Minhāj* n'aident pas à la compréhension du texte et les explications que propose Makhzūmī sont loin d'être claires. Toutefois, nous avons reproduit ici sous forme de tableau les taxes dites de *qūf* et de *ʿarṣa* mentionnées dans ce texte. Makhzūmī écrit que le *qūf* se composait du total de toutes les taxes douanières⁹⁵. Cela implique donc que le total des

93 Makhzūmī, *Minhāj*, p. 19, 25-26.

94 Amari, *Diplomi*, p. 240.

95 Makhzūmī, *Minhāj*, p. 10.

taxes réglées par les marchands étrangers au moment du départ n'excédait en général pas le cinquième de la valeur du total des produits importés et exportés. Il existait néanmoins des exceptions. D'autre part, si la liste des droits de *qūf* est la plus clairement établie pour Alexandrie, quelques allusions au paiement du *qūf* à Tinnīs suggèrent que ce concept du *qūf* n'était pas réservé au seul port d'Alexandrie⁹⁶. De la même manière, à propos de Damiette, Makhzūmī indique que les marchands payaient un droit différent selon que leurs marchandises étaient entreposées dans un magasin (*mā yakūn fī al-makhzan*) ou simplement posées dans la cour (*mā yakūn fī al-'arṣa*) de la Dār al-Yatīm, l'équivalent pour Damiette de la Dār Mānak d'Alexandrie⁹⁷. Cette allusion conduit à penser que le terme *'arṣa*, appliqué à Damiette, correspondait en fait à une sorte de prix de location d'un emplacement dans la cour. Ce prix ne variait pas en fonction du type de produit, mais restait fixe puisque l'auteur évoque la somme de deux *qūrāt* qui devait être réglée au caissier (*jahbadh*) de Damiette sans référence à une valeur de marchandise. Sans que l'on puisse attester qu'à Alexandrie, le vocable *'arṣa* prenait le même sens qu'à Damiette, cela semble néanmoins assez probable. On retrouve dans les deux cas le même droit de *jahbadh*. La différence entre le nombre de droits compris dans la *'arṣa* de Damiette et celle d'Alexandrie pourrait s'expliquer par le plus grand nombre d'intermédiaires qui existait à Alexandrie pour effectuer les démarches qui consistaient peut-être à trouver un emplacement dans la cour de la Dār Mānak, à ranger correctement les marchandises etc. Le même type de différence existait dans les droits à payer lors de la vente aux enchères dans les deux cités (cf. tableaux 12 et 13). Dans tous les cas, il semble possible d'envisager l'application des principes du *qūf* et de *'arṣa* non seulement à Alexandrie, comme on pouvait le penser jusqu'il y a peu, mais bien aux trois principaux ports du delta.

TABLEAU 10 Les droits du *qūf* à Alexandrie

| Droits | Montants | Montants | Montants |
|-------------------------------|--------------------------|--|---------------------------------------|
| | au complet : | aux deux tiers : | à la moitié : |
| | 151 dinars $\frac{1}{4}$ | 100 dinars $\frac{1}{2}$ $\frac{1}{3}$ | 75 dinars $\frac{1}{2}$ $\frac{1}{3}$ |
| Acte scellé (<i>khatma</i>) | 25 dinars | 16 dinars $\frac{2}{3}$ | 12 dinars $\frac{1}{2}$ |
| Nourriture (<i>tu'ma</i>) | 25 dinars | 16 dinars $\frac{2}{3}$ | 12 dinars $\frac{1}{2}$ |
| | /16 $\frac{2}{3}$ | /11 $\frac{1}{2}$ 1/6 ^e | /8 $\frac{1}{3}$ |
| Hospitalité (<i>diyāfa</i>) | 3 dinars | 2 dinars | 1 $\frac{1}{2}$ dinars |

96 Makhzūmī, *Minhāj*, p. 28.

97 Makhzūmī, *Minhāj*, p. 18.

TABLEAU 10 Les droits du *qūf* à Alexandrie (*suite*)

| Droits | Montants | Montants | Montants |
|---|--|---|--|
| | au complet : 151 dinars $\frac{1}{4}$ | aux deux tiers : 100 dinars $\frac{1}{2}$ $\frac{1}{3}$ | à la moitié : 75 dinars $\frac{1}{2}$ $\frac{1}{3}$ |
| Ḥalqa | ? | ? | 12 $\frac{1}{2}$ |
| Dār Mānak. | 12 dinars $\frac{1}{2}$ | 8 dinars $\frac{1}{3}$ | 6 dinars $\frac{1}{4}$ |
| Dār Mānik d'Alexandrie. | 13 dinars | 8 dinars $\frac{2}{3}$ | 6 dinars $\frac{1}{2}$ |
| Droit de <i>kitba</i> : perçu au départ pour le <i>kātib</i> (secrétaire) puis pour l'administration. | 12 dinars $\frac{1}{2}$ | 8 dinars $\frac{1}{3}$ | 6 dinars $\frac{1}{4}$ |
| Droit de départ (<i>sarāḥ</i>) du navire ^a | 25 dinars | 16 dinars $\frac{2}{3}$ | 12 dinars $\frac{1}{3}$ |
| Taxe perçue pour la <i>wilāya</i> (gouvernement local) à l'arrivée et au départ ^b | 25 dinars | 16 dinars $\frac{2}{3}$ | 12 dinars $\frac{1}{3}$ |
| <i>Tawfīr</i> (bonus) | 1 dinar $\frac{1}{4}$ | $\frac{1}{2}$ dinar $\frac{2}{3}$ | $\frac{1}{2}$ dinar $\frac{1}{8}$ |
| Droit perçu pour les agents (<i>mustakhdamīn</i>) du port | 12 dinars | 8 dinars | 6 dinars |
| Soit pour les : | 3 | 2 | 1 $\frac{1}{2}$ |
| – percepteurs (<i>jubāt</i>) | 3 | 2 | 1 $\frac{1}{2}$ |
| – magasiniers (<i>khāzīn</i>) | 3 | 2 | 1 $\frac{1}{2}$ |
| – gens de confiance (<i>umanā'</i>) | | | |
| – portier de la porte de la mer (<i>bawwāb bāb al-baḥr</i>). | | | |
| Ce qui est donné sur ces taxes (?) | 1 dinar | $\frac{2}{3}$ de dinar | $\frac{1}{2}$ dinar |
| – aux percepteurs (<i>jubāt</i>) | $\frac{2}{3}$ de dinar | $\frac{1}{4}$ de dinar $\frac{1}{2}$ + 2 $\frac{1}{3}$ de dinar | |
| – aux magasiniers (<i>khāzīn</i>) | | <i>ḥabbas</i> ^c | |

a Si le bateau est vendu sur place comme cela pouvait être le cas il n'y a évidemment pas de taxe de départ.

b Lorsque le bateau est vendu sur place il faut réduire la taxe revenant à la *wilāya* à 12 dinars $\frac{1}{2}$ sur un navire taxé au complet ; à 8 dinars $\frac{1}{3}$ pour un navire taxé au deux-tiers ; et 6 dinars $\frac{1}{4}$ pour un navire taxé à la moitié.

c 1 *ḥabba* = $\frac{1}{72}$ ^e de dinar.

TABLEAU 11 Droits de *ʿarṣa* à Alexandrie^a

| Rémunération pour service dû : | Montants |
|---|--|
| – Courtage (<i>samsāra</i>) | 1/200 ^e du prix de la marchandise |
| – Encaissement (<i>jahbadha</i>) | Peu clair. Peut être 1/4 1/6 ^e % du prix de la marchandise |
| – Grains (<i>ḥubūb</i>) | 2 dinars 1/2 1/4 + 2 <i>ḥabbas</i> pour 100 dinars de marchandises |
| – Profit (<i>tawfīr</i>) ^b | Arrondissement de diverses taxes sur la <i>ḥalqa</i> : 1/6 + 1/8 de dinar Ou sur la <i>wilāya</i> : 1/8 % 1/4 |
| – <i>Ibrāhīmī</i> (?) | Peu clair : 1/3 de dinar + 2 <i>ḥabbas</i> |

a Makhzūmī, *Minhāj*, p. 55-56.

b Cahen, « Douanes et commerce dans les ports méditerranéens de l'Égypte médiévale d'après le *Minhādj* d'al-Makhzūmī », p. 249-250.

2.1.3.2 Droits d'importation, d'exportation et rétributions de service : le mélange des genres

L'analyse de la composition des deux taxes qui formaient le *qūf* et la *ʿarṣa* montre qu'elles regroupaient en fait en une série de droits à verser pour rétribuer ce qui apparaît être des services et des sommes versées à l'administration centrale. Ces rétributions étaient évidemment proportionnelles aux taux de taxation déterminé à l'arrivée d'un navire (cf. tableaux 10 et 11)⁹⁸. Ainsi, à Alexandrie le *qūf* se décomposait-il en neuf catégories de droits à payer dont certains méritent quelques explications.

Selon le détail des taxes prélevées à Damiette et Tinnîs, le droit dit de nourriture (*tuʿma*) était pris par les gouverneurs militaires (*wulāt al-ḥurūb*), il faut peut-être comprendre les chefs des garnisons locales. Ces droits servaient selon nous à payer la nourriture des soldats affectés à la protection des cités portuaires. Cela se rapproche du système décrit pour Tripoli au milieu du XI^e siècle où une partie des taxes récoltées servait à l'achat de la nourriture de la garnison. Le droit de *tuʿma* du XII^e siècle pourrait donc être une sorte de formalisation d'une pratique qui existait antérieurement et qui s'appliquait ponctuellement à quelque ports particuliers, soumis à la menace directe des ennemis,

98 Makhzūmī, *Minhāj*, p. 12, 45, 55-56.

ce qui était bien le cas d'Alexandrie au XII^e siècle. Le droit dit de *khatma*, qu'il faut peut-être traduire par sceau ou acte scellé, est explicité par le passage concernant Damiette où l'auteur indique qu'il s'agissait pour les marchands d'avoir le droit d'apposer leur propre sceau (*khatm*) sur les marchandises qui leur appartenaient⁹⁹. Il s'agissait sans doute aussi de payer pour obtenir les scellés officiels qui garantissaient, à l'intérieur des locaux de la douane, que tel sac appartenait à tel marchand afin qu'il n'y ait pas de contestation possible. La taxe des hommes de confiance (*umanā'*) est quant à elle explicitée par le passage concernant Tinnîs. Il s'agissait en fait de témoins de justice (*shuhūd*) qui gardaient le navire. À Tinnîs, ces hommes devaient surveiller un navire qui devait être mis en vente, peut-être pour éviter que certaines parties du navire ne soient emportées avant la vente. À Alexandrie, le contexte est semble-t-il différent et aucune vente de navire n'est signalée, mais peut-être s'agissait-il de veiller à ce qu'il n'y ait pas de tentative de fraudes dans le navire durant le temps où il était au port ou au moment du déchargement. La référence au « portier de la porte de la mer (*bawwāb bāb al-baḥr*) » trouve un écho dans les textes de la Geniza. Les lettres parlent en effet d'un *kātib bāb al-baḥr* qui tenait un registre de tout ce qui entrait et sortait du port d'Alexandrie par cette porte d'autant plus importante qu'elle était apparemment la seule à donner sur le port¹⁰⁰. Si l'allusion du *Minhāj* fait de cet homme un simple agent du port, les lettres de la Geniza semble indiquer que ce « maître de la porte » jouait un rôle important. À Alexandrie, il donnait aux voyageurs l'autorisation de pénétrer dans la ville depuis le port et évidemment d'en sortir soit avec les marchandises à exporter soit sans rien. Ainsi, n'importe quel individu qui souhaitait sortir de l'enceinte de la ville même pour se rendre dans le port afin d'embarquer devait passer devant cet agent et montrer qu'il était en règle vis-à-vis droits de douane, ou lui régler un droit d'accès au port.

Le passage par la Dār Mānak donnait aussi lieu au paiement d'un droit. Dans un état initial, avant le XI^e siècle, il est possible que la Dār Mānak ait été un lieu de vente. Toutefois, il semble que cela devint surtout un site où les marchands recevaient les sésames indispensables à leur activité. En effet, c'est là qu'ils obtenaient les autorisations et certificats qui permettaient non seulement de transporter les marchandises d'un lieu à un autre à l'intérieur de l'Égypte, mais aussi de mettre en vente et d'exporter les marchandises. Les lettres de la Geniza contiennent de multiples allusions à la Dār Mānak et à son caissier qui

99 Makhzūmī, *Minhāj*, p. 21.

100 Ms. Stras. 4110.88, recto, l. 7-8, éd. Gil, *Malkhūt*, III, doc. 714, p. 355-357. Bodl. MS Heb. c.28 35, l. 25-27, éd. Princeton Geniza Project.

délivrait des autorisations de vente. Toutefois, il apparaît que les mentions de la Dār Mānak se font de plus en plus rares, voire disparaissent totalement des lettres de la Geniza après les années 1070-1080¹⁰¹. Chez Makhzūmī, le maintien de la référence à la Dār Mānak ainsi qu'à un site d'Alexandrie qualifié de « *Dār Mānak al-Iskandariyya* » peut-être compris de plusieurs manières. Soit il s'agit d'une allusion à un système ancien, mais qui n'avait plus forcément cours au moment où l'auteur rédigeait ses lignes, comme cela semble être le cas de quelques exemples qu'il donne par ailleurs¹⁰². Soit cela pourrait signifier que cette institution ne disparut pas totalement, mais se cantonna au contrôle de la vente des marchandises des Européens qui étaient obligés d'y passer pour vendre leurs marchandises et obtenir des attestations alors que les marchands issus du *dār al-islām* étaient déchargés de ces obligations. Le *Minhāj* et les lettres de la Geniza du XII^e siècle pourraient ainsi témoigner de ce qui semble être une différence de traitement entre les marchands.

À Alexandrie, pour vendre leurs marchandises à l'encan, procédure alors obligatoire, les marchands européens étaient obligés de passer par la Dār Mānak qui se trouvait dans la *ṣinā'a* d'Alexandrie. Aucun texte n'indique que les Européens pouvaient vendre sur le marché libre à l'époque qui nous intéresse. Il semble au contraire que les négociants issus du *dār al-islām* n'étaient pas tenus aux mêmes obligations. Les marchands juifs devaient passer par la douane, mais les marchandises qu'ils importaient en Égypte n'avaient pas à être vendues à des enchères organisées à l'intérieur des locaux de la douane. Il s'agissait juste d'une procédure de dédouanement. « Dès que les marchandises [il s'agit d'habits ou de tissus] furent à l'extérieur de la *ṣinā'a*, j'en confiais deux échantillons au jeune borgne pour qu'il aille à la maison de Ben Nājiyya. La vente aux enchères (*ḥalqa*) y fut organisée dans l'après-midi [...] » raconte ce marchand dans une lettre rédigée à Fustât et datée du début du XII^e siècle¹⁰³. Ici on comprend que l'auteur fit bien procéder à une vente aux enchères, mais à l'extérieur des locaux de la douane, chez un particulier, chose que ne pouvaient pas faire les Européens.

À Damiette comme à Tinnīs, un système assez semblable existait puisque les marchands européens devaient entreposer leurs marchandises dans des sites précis, notamment la Dār al-Yatīm à Damiette¹⁰⁴. À Alexandrie, à Damiette et

101 Voir le chapitre suivant.

102 Cahen, « Douanes et commerce dans les ports méditerranéens de l'Égypte médiévale d'après le *Minhāj* d'al-Makhzūmī », p. 223, 225. Il n'y a aucune référence à une quelconque *Dār Mānak* ni chez Ibn Mammātī ni chez Ibn al-Ṭuwayr.

103 TS 12. 434, b, l. 17-23, éd. Frenkel, *Alexandria*, doc. 23, p. 324-328.

104 Makhzūmī, *Minhāj*, p. 18, 21, 57, 58.

sans doute aussi à Tinnîs, où il n'existait pas de bâtiment précis, la Dār Mānak et la Dār al-Yatīm se trouvaient donc à l'intérieur de la *šinā'a* où se déroulait la vente aux enchères lorsque toutes les marchandises étaient débarquées¹⁰⁵. C'était bien sûr l'occasion pour l'administration de contrôler plus étroitement les prix et surtout de prélever un certain nombre de droits d'importation sur les marchands européens. Plusieurs points suggèrent que, sur les sommes versées par les marchands étrangers, une partie servait à payer les autorités locales et les agents locaux alors que d'autres allaient directement à l'administration. La chose est évidente pour Damiette où l'auteur évoque les « droits de douane de l'administration (*al-mukūs al-dīwāniyya*) » ou « ce qui est dû à l'administration »¹⁰⁶. De même à Tinnîs, l'auteur évoque « ce qui revient en propre à l'administration »¹⁰⁷. À Alexandrie, les choses ne sont pas aussi clairement affirmées, mais les ajouts, par Makhzūmī, d'une taxe de *tu'ma* inférieure à ce qui est donné dans la liste du *qūf*, de la *dīyāfa* et d'un autre montant pour la *ḥalqa*, suggèrent que la différence – ce que l'auteur appelle le reste – était versée aux services centraux¹⁰⁸.

Le *qūf* et la *'arṣa* comprenaient donc tous les droits à payer par les marchands étrangers. Il faut maintenant tenter de déterminer lesquels de ces droits étaient versés au titre de droits d'importation et d'exportation. L'auteur évoque tout d'abord un premier droit de courtage qui ne faisait pas partie du *qūf* mais qui devait être payé à l'arrivée du navire¹⁰⁹. Ce droit s'élevait à ½ dinar pour cent dinars. Ensuite, il faut rajouter certains droits de *qūf* qui sont explicitement cités comme droits à payer à l'arrivée du navire. Il s'agit alors du droit de *kitba* et peut-être aussi la moitié de droit dit de *wilāya*, l'autre moitié étant sans doute perçue au moment où le navire repartait, et enfin peut-être aussi le droit d'hospitalité (*dīyāfa*). Il semble, mais la chose est loin d'être sûre tant les lacunes et les difficultés d'interprétation du texte demeurent nombreuses, que les autres droits étaient à régler au moment du départ, en fonction de la valeur de ce que souhaitait exporter le marchand étranger. Dans tous les cas, à l'arrivée, même s'il ne s'agissait pas d'un droit d'importation à proprement parler, les marchands étrangers devaient régler une somme qui servait à payer tous les intervenants de la vente aux enchères qui étaient particulièrement nombreux (cf. tableau 12).

105 Ibn Bassām, *Akhbār Tinnīs*, p. 185.

106 Makhzūmī, *Minhāj*, p. 22.

107 Makhzūmī, *Minhāj*, p. 24-25.

108 Makhzūmī, *Minhāj*, p. 14.

109 Ce droit semble fixe et s'élevait à ½ dinar à Alexandrie. Cf. Makhzūmī, *Minhāj*, p. 9.

TABLEAU 12 Liste des intervenants rétribués lors de la vente à l'encan (*ḥalqa*) à la Dār Mānak d'Alexandrie^a

| Fonctions | Rétributions |
|---|------------------------------|
| L'annonceur. | ¼ de dinar |
| Le porteur des clés de la <i>ṣinā'a</i> | 2 <i>qīrāts</i> ^b |
| Le peseur | 2 <i>qīrāts</i> |
| Le messager rassemblant les participants à la vente | 2 <i>qīrāts</i> |
| Les manipulateurs qui montrent les marchandises | 2 <i>qīrāts</i> |
| Les percepteurs | 2 <i>qīrāts</i> |
| Les hommes de confiance des navires | 2 <i>qīrāts</i> |
| Pour ceux qui gèrent le sceau des magasins au moment de leur ouverture et fermeture | 2 <i>qīrāts</i> |
| Les inspecteurs à la porte de la <i>ṣinā'a</i> | 2 <i>qīrāts</i> |
| Les garçons (de la tente ?) qui gardent les marchandises | 2 <i>qīrāts</i> |
| Garçons de la barque | ¼ de dinar chacun |
| Gardien de la <i>ṣinā'a</i> | 2 <i>qīrāts</i> |
| Les porteurs au centre de la <i>ḥalqa</i> | 1 <i>qīrāt</i> chacun |
| Le gardien de la mosquée de la <i>ṣinā'a</i> | 2 <i>qīrāts</i> |
| Les faibles et les débiteurs (?) | 2 <i>qīrāts</i> |
| Le crieur qui annonce les marchandises vendues à la <i>ḥalqa</i> | 2 <i>qīrāts</i> |

a Makhzūmī, *Mīnhāj*, p. 12.

b 1 *qīrāt* = 1/6 de dinar.

TABLEAU 13 Liste des agents rétribués lors de la vente à l'encan de marchandises à la Dār al-Yatīm de Damiette^a

| Fonction des agents | Sommes reçues en dirham |
|---------------------------|-------------------------|
| Courtier | 3 |
| Rassembleurs | 3 |
| Agents du <i>mushārif</i> | 2 |
| Marqabanī (?) | $\frac{3}{4}$ de dirham |
| Peseur | $1 \frac{1}{2}$ |
| Garçons de balance | $4 \frac{1}{2}$ |
| Indicateur du poids | $1 \frac{1}{4}$ |
| Manipulateur | 1 |
| Magasinier | $2 \frac{1}{2}$ |

a L'auteur donne le détail des retenues (*tarḥ*) sur 21 dirhams $\frac{1}{2}$ soit $\frac{1}{4} \frac{1}{6} \frac{1}{8}$ de dinar, mais il n'explique pas pourquoi il prend pour référence cette somme précise. Cf. Makhzūmī, *Minhāj*, p. 20-21.

TABLEAU 14 Liste des agents rétribués lors de la vente à l'encan de bois à la Dār al-Yatīm de Damiette^a

| Fonction des agents | Sommes reçues en dirham |
|---|-------------------------|
| Courtier | $3 \frac{1}{4}$ |
| Rassembleurs | 3 |
| Agents du <i>mushārif</i> | 2 |
| Marqabanī (?) | $3 \frac{1}{4}$ |
| Gardes | $3 \frac{1}{4}$ |
| Indicateur du poids | $1 \frac{1}{4}$ |
| Esclave du <i>ḥāfi</i> ^b (?) | $\frac{1}{2}$ |

a Makhzūmī raisonne cette fois sur la base d'une somme de 16 dirhams $\frac{1}{2}$ soit $\frac{1}{4} \frac{1}{6}$ de dinar. Cf. Makhzūmī, *Minhāj*, p. 61.

b Nous n'avons pas trouvé de traduction pour ce terme. Claude Cahen lit quant à lui *ḥāmī* et traduit par agent de police

TABLEAU 15 Liste des droits prélevés sur les navires vendus aux enchères à Tinnîs^a

| Liste des taxes | Montants en dinar | |
|---|------------------------------------|--|
| Droit de plume (<i>rasm al-aqlām</i>) | 1 dinar | |
| Droit des hommes de confiance (<i>umanā</i>) | 1/3 de dinar | |
| Droit de <i>ḥalqa</i> à partager entre ces agents suivants : | 1 dinar (pour un grand navire) | 1/2 dinar (pour un petit navire) |
| – Peseur | 1/4 de dinars + 1/8 ^e , | 1/6 ^e + 6 ^e d'1/8 ^e |
| – Courtier | soit environ | |
| – Annonceur | 16 dirhams à partager | |
| – Proclamateur | | |
| – Fermier de la manipulation. | | |

a Il s'agit ici d'une taxe fixe de un dinar prélevée pour ce qui semble bien être la mise en vente d'un navire à Tinnîs. On comprend dans la suite du texte qu'il faut que le total de la vente dépasse les vingt dinars. Dans le cas contraire, le droit pour les gens de confiance, le droit *ḥalqa* et le droit de nourriture ne sont pas réglés. Cf. Makhzūmī, *Minhāj*, p. 24.

L'analyse de ces éléments permet de constater l'existence de plusieurs différences entre les trois ports qui n'étaient donc pas soumis aux mêmes règles. Sans doute à cause du volume des affaires traitées et du nombre d'intervenants impliqués du fait de la présence plus massive des Occidentaux, à Alexandrie le système semble plus complexe qu'ailleurs. On note qu'à Damiette et à Tinnîs, il existait des différences entre petits et gros navires alors qu'à Alexandrie cette distinction n'est pas signalée, mais peut-être était-elle remplacée par les taux d'imposition selon les trois catégories définies par l'inspecteur. Le dernier tableau permet de comprendre que dans certains cas, les navires sur lesquels étaient arrivés les marchands étaient vendus aux enchères. L'auteur ne dit rien de ce qui pouvait pousser le capitaine à vendre son bateau, mais de telles ventes sont confirmées par Ibn Mammātī¹¹⁰. Ainsi, lorsqu'un navire était mis en vente, le capitaine, l'équipage et les marchands qui étaient arrivés sur ce bâtiment recevaient ce que l'auteur du *Minhāj* appelle des allocations (*itlāqāt*) à hauteur de six dinars pour le capitaine et de trois dinars pour les marins et

110 Ibn Mammātī, *Qawānīn*, p. 365.

les marchands qui se trouvaient à bord si la vente dépassait les cent dinars¹¹¹. On comprend mal la raison de ces allocations, mais peut-être s'agissait-il de permettre à ces hommes d'avoir de quoi vivre le temps de retrouver un nouvel embarquement pour rentrer chez eux.

Les textes suggèrent qu'il existait bien des différences, notamment dans les niveaux de taxation que les Fatimides appliquèrent aux marchands étrangers. Claude Cahen s'interrogeait sur la réalité de ces différences et sur les raisons qui expliquaient l'éviction rapide, par les commerçants italiens notamment, des commerçants et armateurs issus du *dār al-islām*, en Méditerranée au XII^e siècle. Selon lui, si les Italiens avaient eu à payer des droits exorbitants, ils n'auraient pu s'imposer si facilement. Claude Cahen voyait là le signe qu'en définitive ils payaient des droits à peu près équivalents à ceux des musulmans ou des juifs¹¹². À la suite de Goitein, nous avons vu qu'il n'existait sans doute pas de véritables différences dans les droits payés par les marchands évoqués dans les lettres de la Geniza. Si l'on compare aux divers exemples proposés par Makhzūmī qui, rappelons-le, ne décrit que le fonctionnement du Khums, donc du système des non-musulmans extérieurs au *dār al-islām*, force est de constater qu'il existait quelques différences de traitement. Dans le *Minhāj*, les Occidentaux n'étaient jamais taxés à un taux inférieur à 10% et cela pouvait monter jusqu'à 30%¹¹³, alors que les marchands issus du *dār al-islām* payaient des droits qui variaient en 5% et 10% du prix des marchandises. Ces allusions permettent aussi de comprendre que les Fatimides n'appliquèrent jamais strictement le principe du quint et qu'ils ne traitaient pas tous les marchands européens de la même manière. Le pragmatisme de la dynastie l'emporte une nouvelle fois sur les considérations purement idéologiques qu'il ne faut toutefois jamais totalement évacuer. En outre, si l'on rajoute aux droits de douane l'obligation faite aux *Rūms* de vendre leurs marchandises aux enchères à l'intérieur du local de la douane, il semble donc clair qu'il existait quelques différenciations dans le traitement douanier appliqué aux Européens d'un côté et les marchands du *dār al-islām* de l'autre. Ces différences ne furent toutefois jamais aussi marquées que le *fiqh* sunnite ne l'exigeait. C'est peut-être ce que reprochèrent les docteurs de loi sunnites aux Fatimides. Les différences de traitement douanier existaient donc bel et bien, mais elles n'étaient pas assez marquées pour pénaliser durablement les Italiens au détriment des marchands musulmans ou juifs. Surtout, les Européens bénéficièrent peu à peu d'un contexte

111 Makhzūmī, *Minhāj*, p. 25.

112 Cahen, « Douanes et commerce dans les ports méditerranéens de l'Égypte médiévale d'après le *Minhādj* d'al-Makhzūmī », p. 270-271.

113 Makhzūmī, *Minhāj*, p. 26.

politique et militaire qui leur était de plus en plus favorable. Dans tous les cas, ce système douanier répondait à des objectifs qu'il faut tenter d'expliquer.

2.1.3.3 *Les objectifs du système douanier fatimide*

La mise en place d'un système douanier tel celui pesant sur les étrangers n'est pas anodine. Il répondait à des buts précis. L'objectif premier étant évidemment de faire rentrer de l'argent dans les caisses de l'État. Toutefois, la question des revenus que les droits de douane rapportaient aux Fatimides est impossible à évaluer tant les sources manquent. Il n'existe, à notre connaissance, aucun total de ce qu'a pu rapporter le *Khums* d'Alexandrie au Trésor fatimide. À défaut, un chiffre fourni par Maqrīzī évoque une somme de plus de vingt-huit mille dinars pour l'année 1191, période durant laquelle le commerce était moins florissant que sous la dynastie fatimide¹¹⁴. Un aperçu de la rentabilité du port à l'époque fatimide est donné par un ambassadeur chrétien de passage à Alexandrie dans les années 1170. Il rapporte qu'en fait de droits de douane, il se prélevait dans le port d'Alexandrie cinquante mille pièces d'or par an¹¹⁵.

Au-delà de l'aspect purement financier, les diverses mesures décrites dans le *Minhāj* visaient, selon nous, à la réalisation d'au moins deux autres objectifs : pénaliser l'exportation et orienter les flux de marchandises vers des sites précis. L'objectif des Fatimides était clairement d'éviter que des ressources ne sortent en trop grande quantité du territoire égyptien. Le *Minhāj* reflète cette volonté. Makhzūmī fournit une liste de produits qui étaient susceptibles d'être exportés depuis le port de Damiette par ceux qu'il nomme les marchands du *Khums* donc des marchands étrangers (cf. tableau 9). Le montant de la taxe d'importation de chacun des produits cités était jugé à l'aune du taux d'importation auquel était soumis le marchand en question, taux qui variait de 10% à 30%. Ce montant est aussi évalué en fonction de la valeur des produits importés. En ce qui concerne les peaux de bœufs, de buffle et le cuir, l'auteur indique « si elles sont exportées par des marchands qui ont importé des marchandises, de la soie, du *dībāj*, de l'or [...] on prélève un *qīrāt* pour la peau de bœuf [...] et deux pour la peau de buffle et le cuir », dans le cas où le marchand exportait plus, il devait payer $\frac{1}{4}$ $\frac{1}{16}^e$ de dinar pour le bœuf $\frac{1}{2}$ et $\frac{1}{8}^e$ de dinar pour le cuir¹¹⁶. La liste des marchandises exportées par les marchands étrangers qui passaient par Damiette témoigne clairement que la stratégie de l'administration égyptienne visait à pénaliser les marchands qui exportaient plus qu'ils

114 Maqrīzī, *Khiṭāṭ*, I, p. 294.

115 Gerardus Buchardus cité par Y. Kamal, *Monumenta Cartographica*, III, p. 886.

116 Makhzūmī, *Minhāj*, p. 16.

n'avaient importé. Les comptes des navires étaient scrupuleusement étudiés pour que la comparaison puisse être établie. Dans le cas où le marchand exportait plus qu'il n'avait importé, il était soumis à ce que l'auteur appelle un droit de douane extraordinaire (*maks gharīb*) qui se composait généralement d'une dîme (*'ushr*) payée sur la différence entre l'importé et l'exporté, d'une dîme de la dîme (*'ushr al-'ushr*) et ce que l'auteur appelle le « dû » (*wājib*) qui semble avoir été calculé à l'importation, mais qui restait à payer¹¹⁷. On comprend là toute l'importance de la tenue des comptes et des inspections des navires. L'efficacité d'un tel système reposait sur un niveau de contrôle très important et donc sur un personnel très conséquent. Cela explique sans doute ainsi un peu mieux les raisons qui purent pousser les Fatimides à les taxer.

À travers les tarifs évoqués dans le *Minhāj*, on note aussi de la part des Fatimides une volonté d'orienter les marchands vers certains ports en fonction des marchandises qu'ils importaient. Cette dimension ne paraît pas avoir été relevée jusqu'à présent, mais l'analyse des divers taux de taxation sur les importations de certains produits très spécifiques montre que ces taux variaient d'un port à l'autre. Pour être très concret, si l'on considère les matériaux stratégiques comme le bois, le fer, la poix, on note qu'à Alexandrie les marchands européens importateurs n'étaient taxés qu'à 10%, donc à un taux très avantageux puisqu'il était comparable à celui appliqué aux musulmans. À Tinnîs, ces mêmes produits, auquel l'auteur ajoute les affaires de parfums (*hawā'ij al-'aṭar*), les pierres (*al-ḥajāra*), les poteries (*al-fakhkhār*) passaient à 30%¹¹⁸. Ces marchandises avaient pour point commun d'être soit des produits de luxe, soit des matériaux stratégiques. Le taux de taxation des produits n'est pas précisé pour Damiette, mais dans tous les cas, on a du mal à comprendre les raisons qui poussaient les Fatimides à surtaxer les marchands étrangers qui importaient des produits stratégiques à Tinnîs, à une époque où les besoins étaient élevés. Si l'on prend le point de vue d'un marchand étranger arrivant en Égypte avec du bois, à moins d'être absolument contraint d'aller à Tinnîs, ou d'être novice, il était de loin préférable d'accoster à Alexandrie, à moins de venir à Tinnîs avec de l'or qui n'était taxé qu'à 10% à l'importation, contre 30% à l'exportation¹¹⁹.

La seule explication que nous voyons à ce système, qui ne doit sans doute rien au hasard, réside dans la volonté des autorités égyptiennes d'orienter les marchands européens qui livraient les matériaux stratégiques vers Alexandrie. Dans ce domaine, la préférence d'Alexandrie par rapport à Tinnîs s'explique

117 Makhzūmī, *Minhāj*, p. 15.

118 Makhzūmī, *Minhāj*, p. 22.

119 Makhzūmī, *Minhāj*, p. 22.

parce qu'il était d'une part plus simple de centraliser dans une seule ville les arrivées de ces produits stratégiques. Cela correspondait peut-être aussi au fait qu'il y avait une demande plus importante en bois d'œuvre à Alexandrie qu'à Tinnîs¹²⁰. Cela évitait donc des transferts, toujours difficiles à l'époque, d'un produit pondéreux, d'un site où les besoins étaient sans doute relativement modérés vers un lieu où les besoins étaient plus importants. D'autre part, lorsque les sources évoquent le transfert de bois depuis une ville de la côte vers Fustât, il s'agit toujours d'Alexandrie où se trouvait l'administration du Matjar, service qui se chargeait d'acheter les produits stratégiques aux marchands étrangers selon des règles particulières. Rappelons enfin qu'au moment des croisades, la ville de Tinnîs était plus vulnérable qu'Alexandrie et que les Fatimides ne souhaitaient sans doute pas que les produits précieux et les matériaux stratégiques s'y trouvent en trop grande quantité.

Le système de contrôle et de taxation élaboré par les Fatimides ne s'exerçait pas seulement à terre, mais aussi sur le Nil qui était l'artère de circulation principale entre la capitale et le littoral.

2.2 *Entre terre et mer : contrôle et organisation de la navigation fluviale*

Un jour, alors que je me promenais le long des berges à Fustât et m'émerveillais du grand nombre de navires, à la fois ceux au mouillage et ceux qui allaient et venaient, un homme m'aborda et me demanda : « D'où viens-tu ? ». Je lui répondis : « De la Ville sainte ». Il me dit : « C'est une grande ville, mais je t'affirme, mon cher – que Dieu te garde cher à ses yeux – que les bateaux le long de cette berge, et ceux qui partent d'ici vers les villes et les villages, si tous ces bateaux se rendaient dans ta ville, ils pourraient emporter tous ses habitants ainsi que leurs biens, mais aussi les pierres, le bois. Si bien que l'on dirait : ici se tenait une ville. »¹²¹

Non dénués d'une certaine dose de fierté, ces propos tenus par un habitant de Fustât au géographe palestinien Muqaddasî dans les années 980 mettent en lumière le poids économique de Fustât peu de temps après la conquête fatimide. Ils illustrent aussi le rôle du Nil, axe principal de communication de l'Égypte. Le fleuve joua un rôle essentiel non seulement pour le commerce qui

120 Dans le chapitre consacré à la construction navale, nous avons signalé que Tinnîs constituait le premier port égyptien pour les marchands qui arrivaient du Shâm et qu'il était fort possible que le bois importé de Syrie était amené en priorité dans ce port plutôt qu'à Alexandrie. Le texte de Makhzūmî pourrait ainsi être une preuve indirecte d'une volonté fatimide de séparer l'importation des matières premières stratégiques en 2 zones.

121 Muqaddasî, *Aqālīm*, p. 198.

se développa à grande échelle sous les Fatimides, mais aussi pour les flottes de guerre dont la base principale se trouvait à Fustât¹²². Le Nil permettait la jonction entre la mer Rouge et la Méditerranée : 'Aydhāb d'un côté, Alexandrie à l'autre extrémité et, entre les deux, Fustât, véritable cœur battant de l'Égypte, constituait le point nodal du fleuve. Des flottilles d'embarcations convergeaient vers la cité ou en partaient avec à leurs bords marchands et marchandises dont les allées et venues enrichissaient la dynastie. L'intérêt était donc très grand de surveiller le plus étroitement possible la navigation sur ce fleuve soumis lui aussi à son propre rythme, celui de la crue. Le Nil, véritable artère coupant le désert et reliant deux mers véritables, fut d'autant plus stratégique et essentiel à la dynastie qu'il contribua grandement au développement et au maintien de la puissance navale et commerciale fatimide¹²³. Il permettait la circulation relativement rapide des matériaux de construction navale vers Fustât, principale base navale et arsenal de la dynastie fatimide, et il formait la meilleure barrière de protection pour les flottes fatimides.

Les marchands qui commerçaient par le fleuve entre la Haute-Égypte et la Méditerranée étaient soumis à divers contrôles, à des péages nombreux et pour des motifs très divers. Le premier motif de contrôle et de vérification reposait sur le souci de faire payer des droits tant sur les marchandises que sur les individus. Au centre du dispositif de contrôle du trafic fluvial se trouvait la ville de Fustât. Elle constituait un point d'arrêt obligatoire, car pour une embarcation, il ne semble pas avoir été possible de faire le trajet directement entre le delta et Assouan ou Qûs sans avoir à faire un certain nombre de démarches administratives à Fustât¹²⁴. Si le contrôle de la navigation fluviale ne date assurément pas de la période fatimide, l'installation de la dynastie marqua une étape supplémentaire dans le renforcement du dispositif de contrôle. Dès mars 970, Jawhar vint à Fustât afin de nommer un nouvel inspecteur des marchés (*muhtasib*) et il installa des points de contrôle ou de surveillance sur la berge du fleuve¹²⁵.

Des ponts de bateaux reliant Fustât à Rawḍa et Rawḍa à Gizeh empêchaient de toute façon la libre circulation des navires. Ces ponts ne furent toutefois pas toujours en place. Celui qui reliait l'île à Gizeh fut détruit ou démonté vers 969-970 et reconstruit pour l'arrivée du calife en 973. Il fut de nouveau démonté par la suite, car ni Muqaddasī dans les années 970-980, ni Musabbihī dans

122 Cf. le chapitre 5, § 2 « Historique et localisation des arsenaux et chantiers de constructions navale fatimides ».

123 Goitein, *Mediterranean Society*, 1, p. 295-301.

124 Cf. le chapitre 8, § 2 « De la terre à la mer : le contrôle du trafic maritime ».

125 Maqrīzī, *Itti'āz*, 1, p. 190. Le terme *sāhil* peut avoir ces sens et il n'est pas toujours aisé de savoir quel terme correspond le mieux au contexte. Cf. Dozy, *Supplément*, 1, p. 636.

les années 1020 ou Nāṣir-ī Khusraw en 1048 ne décrivent ce pont qui semble de nouveau exister à l'époque d'al-Idrīsī au XII^e siècle¹²⁶. La date exacte de sa remise en fonction n'est pas connue, mais même en l'absence du pont occidental, les documents donnent l'impression que l'arrêt à Fustât était obligatoire. Le récit que fait Idrīs 'Imād al-Dīn de l'arrivée de cadeaux destinés au calife et envoyés par l'émir sulayhīde du Yémen vers 1069-1070 témoigne de cette interdiction qu'il y avait à passer d'un côté à l'autre pour les navires qui transportaient des marchandises, même des cadeaux destinés aux califes¹²⁷. De la même manière, lorsqu'en 1155, dépêché par le shérif de La Mecque, 'Umāra al-Ḥakamī vint en ambassade auprès du calife, il débarqua dans la partie sud de Fustât, à al-'Adawiyya près du monastère de Dayr al-Tīn¹²⁸.

Cette interdiction tenait à deux raisons. D'abord à la volonté des maîtres de l'Égypte de percevoir davantage de droits sur les marchandises transportées sur le Nil afin de renflouer les caisses de l'État. D'autre part, il s'agissait pour eux de pouvoir confisquer, prélever ou monopoliser certaines marchandises (nourriture, bois, épices) qui pouvaient être utilisées sur place, à Fustât ou au Caire, pour éviter les famines, pour entretenir la flotte ou pour réaliser des profits à la revente en cas de pénurie. Fustât constituait donc le point de taxation le plus important sans doute sous la dynastie fatimide, celui où les prélèvements se faisaient les plus lourds, mais il en existait d'autres.

Les lettres attestent du contrôle strict exercé par les autorités fatimides sur les marchands empruntant le Nil, mais c'est évidemment à Fustât que les témoignages sont les plus nombreux. Un marchand n'avait théoriquement pas l'autorisation de quitter la ville sans s'acquitter préalablement de certains droits. Ainsi, dans une lettre datée des années 1060, Yeshū'a b. Ismā'īl, une fois arrivé à Alexandrie, relate son expérience difficile à Nahray b. Nissīm au moment de quitter Fustât :

[..] je ne peux pas te raconter ce qui m'est arrivé après t'avoir quitté. On m'a ramené d'al-Maqs¹²⁹ avec cinq soldats [...] Tout ceci à cause de l'histoire dont je t'ai parlée, c'est-à-dire du barqalū de gomme arabique appartenant à Ibn Sha'yā. Il avait conclu un arrangement avec les autorités

126 Maqrīzī, *Itti'āz*, I, p. 203. Musabbihī, *Akhbār Miṣr*, p. 33. Muqaddasī, *Aqālim*, p. 200. Nāṣir-ī Khusraw, *Sefer Nameh*, p. 153. Idrīsī, *Nuzhat*, éd. I, p. 323, tr. p. 222.

127 L'auteur indique que les cadeaux furent déchargés à Fustât et non pas au port d'al-Maqs beaucoup plus près du Caire. Cf. Idrīs, *Uyūn*, VII, p. 88.

128 'Umāra al-Ḥakamī, *Nukat*, I, p. 121. Sur 'Adawiyya cf. Yāqūt, *Mu'jam*, IV, p. 90. Casanova, « Noms coptes du Caire », p. 171-172, 205.

129 Port ou zone de mouillage près du Caire. Un arsenal y aurait existé. Voir le chapitre 5, § 2 « Historique et localisation des arsenaux et chantiers de constructions navale fatimides ».

douanières quant au paiement de vingt *qīrāts* et un quart, et il me restait à payer trois *qīrāts* au caissier (*jahbadh*). [...] Comme tu le sais, j'étais en train de régler les derniers détails de mon voyage pour le dimanche et l'inspecteur Ḥasan vint à la *ṣinā'a* car il avait été informé de mon départ. [Ne me voyant pas] Il dépêcha cinq hommes pour m'interpeller. Je fus gagné par une indescriptible peur. Dieu me permit de me tirer des pattes de cet individu et je dus louer un moyen de transport jusqu'à al-Maqs »¹³⁰.

La lettre est, comme souvent avec les documents de la Geniza, pleine de sous-entendus et de références à d'autres missives qui ne nous sont pas toujours parvenues. On comprend malgré tout que l'inspecteur vint à la *ṣinā'a* de Fustât, port d'embarquement du marchand, afin de percevoir une dette que le marchand et son associé avaient contractée. S'agissait-il d'une dette auprès du services des douanes que représentait l'inspecteur en question ou d'une dette plus personnelle, rien ne permet de le préciser. Quoi qu'il en soit, ne voyant pas son débiteur, car le bateau venait semble-t-il d'appareiller, l'inspecteur dépêcha cinq hommes au site d'al-Maqs qui était souvent le premier site dans lequel s'arrêtaient les embarcations après leur départ de Fustât¹³¹. C'est là que les soldats arrêterent Yeshū'a b. Ismā'il et le ramenèrent très certainement à Fustât afin qu'il règle ses comptes avec l'inspecteur Ḥasan. Yeshū'a se dépêcha ensuite de regagner al-Maqs où il pensait pouvoir reprendre le bateau où il avait acheté sa place, mais ce dernier était déjà reparti. Certaines lettres sont moins explicites, mais elles laissent entrevoir toute la pesanteur de la surveillance stricte que les fatimides exerçaient sur le trafic fluvial. S'apprêtant à partir pour Fustât avec ses compagnons de route Ḥayyim b. Eli ha-Kohen écrit ainsi à son père se trouvant à Fustât : « les marchands ne sont pas prêts à envoyer une quelconque chose par la terre alors que j'ai appris que le voyage par le fleuve n'était pas souhaitable »¹³². Les dangers du fleuve ainsi que le risque de rencontrer quelques fonctionnaires particulièrement pointilleux étaient souvent sous-entendus dans ce type de message.

Au XI^e siècle, la documentation donne l'impression d'une grande lourdeur administrative voire d'une complexité certaine dans les démarches que les marchands devaient effectuer afin d'obtenir diverses autorisations ou attestations (*riqā'* sing. : *ruq'a*) nécessaires sinon pour se déplacer sur Nil avec des marchandises, au moins pour pouvoir les exporter vers l'outre-mer. Ainsi, les lettres du XI^e siècle font souvent référence à de nombreux lieux de péage. Vers

130 TS 10 J 9, f. 21, recto, l. 4-11, éd. Gil, *Malkhūt*, 111, doc. 315, p. 41-42.

131 Goitein, *Mediterranean Society*, 1, p. 300.

132 TS 13 J 16, f. 2, verso, l. 2-3, éd. Gil, *Malkhūt*, 114, doc. 792, p. 580-583.

1046, une lettre écrite par le grand marchand Nahray b. Nissīm énumère les différents postes de péage qu'un marchand allant de Fustât à Alexandrie devait régler, en plus de la location du navire. Il payait des droits à la Dār Mānak, à la Mukhtāra ainsi qu'à la bourse du lin (*dār al-kattān*), puis au débarcadère de Rosette (*sāhil Rashīd*)¹³³. Dans une autre lettre, on retrouve la Dār Mānak, la référence à Rosette ainsi que la mention de la *šinā'a* de Fustât qui paraît avoir constitué un lieu de paiement de taxes¹³⁴. Dans ces deux lettres apparaissent la plupart des péages par lesquels un marchand devait passer lorsqu'il se rendait de Fustât à Alexandrie. Il en existait bien d'autres comme la bourse des raisins secs (*dār al-zabīb*)¹³⁵. Ce sont pas moins de quarante-cinq paiements qui ont été répertoriés pour qui souhaitait transporter une marchandise de Fustât à Alexandrie¹³⁶. Ainsi, entre la mer et Fustât, il fallait évidemment régler des droits dans chaque grand port du delta ainsi que dans certaines villes intermédiaires, notamment Rosette qui était le point de passage quasi obligé pour les marchands lorsque le canal qui menait à Alexandrie n'était pas navigable, c'est-à-dire la majeure partie de l'année. Le passage par Rosette ne constituait évidemment pas une création fatimide. Les papyri arabes du VIII^e siècle témoignent que dès à cette époque, et sans doute bien avant, le transfert Rosette-Alexandrie constituait l'étape la plus chère du trajet entre Fustât et Alexandrie¹³⁷. Aux XI^e-XII^e siècles, des lettres se réfèrent à un paiement au titre du « débarcadère de Rosette (*sāhil Rashīd*) »¹³⁸. Entre Fustât et la Haute-Égypte, au moins deux autres péages existaient, il s'agissait de celui d'Akhmīm et de celui de Qūs. Lors de son procès, Joseph b. al-Labdi justifia une partie de ses dépenses par les locations d'embarcations, de chameaux, l'achat de matériel pour le voyage ainsi que les péages d'Akhmīm et de Qūs qui s'élevaient à 1/8^e de dinar chacun¹³⁹. Les lettres de la Geniza, confirmées en cela par le récit d'Ibn Jubayr, rapportent que les autorités locales exigeaient parfois un droit de passage des voyageurs, notamment dans la cité d'Akhmīm¹⁴⁰. Ces différents sites de paiement, tous mis sur le même plan par les marchands,

133 TS Box K 15. 53, f. 3, feuillet 3, marge, l. 12-16, éd. Gil, *Malkhūt*, II, doc. 274, p. 819.

134 TS Ar. 30. 123, f. 2, verso, l. 6-8, éd. Gil, *Malkhūt*, II, doc. 270, p. 803.

135 TS 13J 7, f. 5, l. 3, éd. Princeton Geniza Project.

136 Goitein, *Mediterranean Society*, I, p. 342.

137 Sijpestein, « Travel and trade on the River », p. 116.

138 Bodl. MS. Heb. d.47, f. 62, l. 3-5, éd. Goitein, « The Jewish trade in the Mediterranean at the beginning of the 11th century, from the archive of the Ibn 'Awkal family », p. 381-382. TS 8 J 25, f. 11, recto, l. 16-18. éd. Gil, *Malkhūt*, III, doc. 375, p. 260-262. TS 13 J 17, f. 7, recto, l. 15, éd. Gil, *Malkhūt*, IV, doc. 808, p. 617.

139 Bodl. MS. Heb. d.66, fol. 64, recto, l. 21, éd. Goitein, Friedman, Sefer Hōdū, I, doc. 1-6, p. 72-78 ; tr. Goitein, Friedman, *India Traders*, p. 187-192.

140 Ibn Jubayr, *Rihla*, p. 62, tr. p. 96.

n'appartenait en réalité peut-être pas à la même catégorie. Il faut distinguer d'une part les sites qui servaient de points de passage obligé, des sortes de portes d'entrée et de sortie d'un port, et où les marchands devaient payer l'équivalent des taxes de capitainerie actuelles. Selon nous, ces paiements s'apparentaient à des services rendus pour la surveillance des bateaux, l'utilisation des quais pour charger et décharger. D'autre part, il y avait les diverses halles ou bourses (*dār*) spécialisées dans la vente de tel ou tel produit et dont il était nécessaire d'obtenir des autorisations pour avoir le droit de transporter et d'y vendre les marchandises.

Dans la première catégorie, il faut placer le site appelé al-Mukhtāra¹⁴¹. Ce terme, qui se trouve notamment chez le géographe Muqaddasī et correspond à l'emplacement de la maison de plaisance d'al-Mukhtār, fondée dans les années 930 sur la rive nord-est de l'île de Rawḍa à la place de l'ancien arsenal¹⁴². Ce péage pourrait ainsi être une sorte de point d'accès septentrional du port de Fustât, à moins de former un mouillage secondaire pour les navires qui attendaient leur tour d'aller accoster dans le port principal, sur la berge d'en face. Dans la même catégorie, nous pouvons placer les droits payés au titre du « débarcadère de Rosette (*sāhil Rashīd*) » qui étaient en fait les droits de transit par la ville de Rosette qui constituait une étape obligée pour toutes les marchandises transportées de Fustât à Alexandrie et inversement, à part lorsque le canal du Nil qui menait à Alexandrie était en eau¹⁴³.

Dans la seconde catégorie venait tout ce qui était réglé dans les diverses *dārs*. Les lettres elles-mêmes n'éclaircissent que peu ce que représentaient exactement ces *dārs* qui peuvent s'apparenter à autant d'annexes du service des douanes qu'à des lieux de perceptions de « droits fiscaux indirects » (*mus-takhrajāt*)¹⁴⁴. Le fonctionnement de ces centres de paiement est très flou. Selon les lettres, il s'agissait de payer des droits pour certaines marchandises, le lin à la *dār al-kattān*, la soie et des épices à la *Dār Mānak*, voire peut-être aussi pour certains volumes de marchandises. La *Dār Mānak* de Fustât pourrait avoir été, au moins au x^e siècle, l'édifice affecté aux marchands étrangers. C'est là qu'en 996 les Amalfitains résidaient et cet édifice se trouvait sinon à l'intérieur, en tout cas très proche de la *šinā'a* de Fustât. Les marchands qui souhaitaient aller de Fustât à Alexandrie devaient semble-t-il obtenir une attestation de la *Dār Mānak*, véritable sésame indispensable pour ceux qui souhaitaient vendre

141 TS Ar 30. 92, feuillet 3, l. 7, éd. Gil, *Malkhūt*, III, doc. 336, p. 101-105. TS Box J 2, f. 66, l. 21. TS AS 149. 7, l. 9, éd. Princeton Geniza Project.

142 Muqaddasī, *Aqālīm*, p. 200. Ibn Sa'īd, *Mughrib*, p. 160.

143 TS 13 J 17, f. 7, recto, l. 15 ; TS NS 320. 3, l. 19, éd. Gil, *Malkhūt*, IV, doc. 808, p. 618 ; doc. 839, p. 705-706.

144 Bianquis, « Fonctionnement des *Dīwāns* financiers d'après al-Musabbiḥī », p. 50.

ou exporter leurs marchandises depuis les ports du delta¹⁴⁵. Certaines lettres témoignent que parfois les marchandises arrivaient à Alexandrie sans le certificat qui était amené par un autre marchand¹⁴⁶. Une Dār Mānak existait aussi à Alexandrie, au moins au XII^e siècle¹⁴⁷. Il s'agissait sans doute de l'équivalent local de la *dār* homonyme de Fustât. Les sources renforcent l'idée que sans l'autorisation de la Dār Mānak d'Alexandrie, il n'était pas possible pour les marchandises importées de quitter la ville et d'être par exemple vendues sur les marchés de Fustât.

À partir des années 1070-1080, les lettres de la Geniza semblent se faire l'écho d'une évolution qui se traduit peut-être par une simplification des démarches que les marchands locaux avaient à réaliser. En effet, les mentions concernant le paiement de droits à la Dār Mānak¹⁴⁸, à la *dār al-kattān*, mais aussi les références à la Mukhtāra et à Rosette, pourtant si fréquentes durant une bonne partie du XI^e siècle ont tendance à disparaître peu à peu des lettres à partir des années 1080¹⁴⁹. Les dernières lettres concernant ce qui semble être un péage à Rosette datent, pour l'une de 1075, et pour les deux autres de 1080 environ. Il n'est pas impossible que cette disparition soit aussi une sorte d'illusion d'optique, car il est vrai que le nombre de lettres diminue considérablement durant cette période et cela contribue donc peut-être à expliquer que l'on trouve moins de références à ces sites de paiement. Toutefois, quelques éléments tendent à confirmer notre hypothèse. Nous avons vu qu'après les années 1080, c'étaient surtout les lettres concernant le commerce en mer Rouge qui se multipliaient par rapport aux lettres qui ne concernaient que la Méditerranée. Or, le corpus des lettres de la Geniza sur la mer Rouge, soit plus de 450 documents, ne contient aucune référence à cette *dār* alors qu'il est pourtant souvent question d'envoyer des marchandises vers Alexandrie¹⁵⁰. D'autre part, la liste des taxes abolies par Saladin à la *šinā'a* de Fustât (cf. tableau 7) tend elle aussi à renforcer notre hypothèse d'une simplification des démarches administratives de transport et de vente des marchandises pour les marchands locaux. En com-

145 TS Ar 30. 255, l. 8-10, éd. Princeton Geniza Project.

146 ENA NS 22, f. 1, recto, l. 6-9, éd. Gil, *Malkhūt*, 111, doc. 547, p. 821.

147 Makhzūmī, *Mīnhāj*, p. 10. Frenkel, *Alexandria*, p. 38.

148 Une lettre (TS Ar Box 30. 255, éd. Princeton Geniza Project) que Goitein date approximativement de 1100 contient une référence à la *Dār Mānak*. Goitein se base sur le nom du personnage central du texte, un certain 'Arūs b. Joseph qui fut en activité entre 1080 et 1116.

149 TS Ar 30. 2, l. verso, l. 11, feuillet 3, l. 20, éd. Gil, *Malkhūt*, 111, doc. 324, p. 66-69. ENA NS 1, f. 78, verso, l. 11 ; Gottheil-Worrel, xxxvi, l. 12-13, éd. Gil, *Malkhūt*, IV, doc. 621, p. 54-58 ; doc. 647, p. 148-151.

150 Nous avons vérifié dans le corpus de lettres déjà éditées et le Professeur M.A. Friedman a bien voulu vérifier dans les lettres encore inédites. Qu'il en soit remercié ici.

parant cette liste avec les lettres de la Geniza du XI^e siècle, on s'aperçoit que les droits qui étaient prélevés dans des *dārs* spécifiques au XI^e siècle, étaient tous prélevés dans la *ṣinā'a* au siècle suivant. Un marchand qui souhaitait envoyer à Alexandrie plusieurs types de marchandises n'avait donc plus à courir d'un site à une autre à travers la ville pour obtenir les fameuses autorisations. Il devait sans doute lui être possible d'obtenir tous les documents sur le même site.

Cette période correspond justement à l'arrivée au pouvoir de Badr al-Jamālī et à sa réforme. Sans que les autorités n'aient en rien cédé sur le contrôle ou la surveillance du trafic fluvial, la réforme, qui passait selon nous par une rationalisation du système douanier et du système fiscal, se traduisit aussi par une simplification des démarches administratives pour les marchands issus du *dār al-islām*. L'objectif visé était sans doute de faciliter le trafic fluvial afin que l'accroissement du volume des échanges puisse se faire sans difficulté¹⁵¹. Rappelons qu'à son arrivée en Égypte, en plein hiver, Badr avait obtenu des prêts des marchands de Tinnīs et sans doute aussi de Damiette où ses navires avaient accosté. C'est encore Badr qui avait encouragé la création d'une agence de commerce destinée aux marchands originaires de Syrie. Ses liens avec les milieux marchands étaient donc développés et il ne serait pas surprenant que le nouveau maître de l'Égypte ait décidé de simplifier les démarches administratives pour les commerçants issus du monde musulman. Le traité financier rédigé par Makhzūmī au XII^e siècle suggère aussi que les marchands européens furent peut-être maintenus dans l'obligation de passer par la Dār Mānak d'Alexandrie et peut-être aussi de Fustāt pour ceux qui avaient l'autorisation de remonter le Nil¹⁵².

Le contrôle que les autorités égyptiennes exerçaient sur le Nil ne se limitait pas aux seules marchandises. Dans une lettre des années 1140, quelques précisions supplémentaires apparaissent quant à la surveillance des populations qui empruntaient la voie fluviale. Enfin parvenu à Alexandrie, un marchand rapporte son voyage en ces termes à son associé : « Dès que le dimanche au matin, le jour même du départ, je me fus installé à bord du navire (*markab*), un homme du [Bureau] du Kharāj (*rājul al-kharāj*) apparut. Il me vit dans le bateau et me dit : « tu aimerais partir sans avoir réglé la *jizya* du sultan. Je ne te laisserai pas partir. Suis-moi au diwan ! »¹⁵³. Le marchand poursuit son récit en indiquant qu'après avoir réglé ce que l'officier attendait de lui, il choisit de

151 Voir notre chapitre consacré à la politique fatimide en mer Rouge.

152 Makhzūmī, *Minhāj*, p. 10, 13.

153 TS 13 J 16 f. 10, recto, l. 5-17, éd. Princeton Geniza Project. Aucune date ne se trouve sur la lettre, mais l'auteur évoque un certain Abū Sa'īd b. Thābit qui, s'il s'agit bien du même personnage, apparaît dans une lettre datée précisément du vendredi 29 *Sivan* 1456 soit le 22 juin 1145. Cf. Goitein, *Mediterranean Society*, IV, p. 289.

ne pas embarquer à l'endroit prévu initialement et partit par la route pour gagner un embarcadère situé en dehors de la ville. L'homme redoutait que l'officier revienne lui demander une autre somme¹⁵⁴. Ces doutes furent vérifiés, car il apprit plus tard que l'officier était revenu espérant sans doute prendre quelques pièces supplémentaires. Cette lettre est intéressante, car l'auteur fait référence à ce qu'Ibn al-Ṭuwayr appelle le *dīwān al-kharājī wa-l-hilālī* qui se trouvait alors dans le bâtiment de « l'autre *šinā'a* pour le paiement des droits de douane (*al-šinā'a al-ukhrā bi-rasm al-maks*) qui s'appelait aussi la *šinā'a* des exportations et des importations (*šinā'a li-l-šādirīn wa-l-wāridīn*) »¹⁵⁵. On peut inférer de ce document que tous les services chargés de prélever des sommes sur les marchands, soit au titre des taxes comme la capitation sur les *dhimmi*, soit au titre des droits de douane (*maks*), furent centralisés sur le même site¹⁵⁶. En outre, Maqrīzī fait référence à l'abolition par Saladin d'un droit qualifié de « droit de protection des bateaux (*himāyat al-marākib*) », exigible de tous les voyageurs, riches ou pauvres, musulmans ou pas. L'auteur précise qu'un patron d'embarcations qui arrivait à Fustât devait s'acquitter d'une sorte de caution ou se porter garant de certaines personnes en payant un droit pour chaque individu noir découvert à bord. Cette mesure visait à limiter la prostitution à laquelle ces populations étaient soupçonnées de se livrer dans les auberges de la ville¹⁵⁷.

Le contrôle des marchandises, des individus et des navires constituait un enjeu important pour les Fatimides qui ne souhaitaient pas laisser n'importe quelle embarcation remonter le Nil. Si la présence des marchands étrangers à Fustât est attestée relativement tôt, celle de leurs navires n'est pas évidente¹⁵⁸. La possibilité de remonter depuis la mer jusqu'à Fustât pourrait avoir été très réglementée pour ces bâtiments, voire prohibée durant une partie du règne des Fatimides. Quelques lettres laissent deviner que des navires de mer remontaient parfois vers Fustât, la majorité suggère néanmoins que même les navires musulmans venant de la Méditerranée n'empruntaient que rarement le Nil¹⁵⁹. Ainsi, ce n'est pas sans une pointe de surprise voire d'envie qu'un marchand

154 TS 13 J 16 f. 10, recto, l. 5-17, éd. Princeton Geniza Project. TS 10 J 9, f. 21, recto, l. 9-12, éd. Gil, *Malkhūt*, III, doc. 315, p. 42. Goitein, *Mediterranean Society*, I, p. 201, 218, 298, 300.

155 Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 93, 192.

156 Voir le chapitre 5, § 3 « Administration des arsenaux fatimides ».

157 Maqrīzī, *Khiṭaṭ*, I, p. 240-241.

158 Goitein, *Mediterranean Society*, I, p. 43-44.

159 ULC Or 1080 J 35, éd. Gil, *Malkhūt*, II, doc. 156, p. 454-459. TS 12. 335, éd. Gil, *Malkhūt*, III, doc. 487, p. 623-628. Bodl. MS. Heb. d.47, f. 62, éd. Goitein, « The Jewish trade in the Mediterranean at the beginning of the 11th century, from the archive of the Ibn 'Awkal family », p. 381-382.

de Jérusalem demandait à son collègue de Fustât de lui confirmer la rumeur selon laquelle le navire du *cadi* de Tyr, Ibn Abī 'Uqayl (m. 1073), avait appareillé depuis Fustât et non pas d'Alexandrie¹⁶⁰. Sans que les choses soient clairement formulées, cette demande de confirmation met en évidence qu'il s'agissait presque d'un événement. Plusieurs raisons peuvent être avancées pour tenter d'expliquer ce qui apparaît comme une sorte de limitation de la présence des navires de mer à Fustât même.

La difficulté à naviguer sur le Nil, où la position des bancs de sable et la profondeur des divers canaux pouvaient changer d'une saison à l'autre, constitue sans aucun doute un point essentiel à prendre en compte. Un bâtiment dirigé par un capitaine bon navigateur en Méditerranée pouvait connaître des difficultés dès qu'il s'aventurait dans les bras dangereux du fleuve. Les lettres de la Geniza témoignent des risques que la navigation nilotique représentait même pour des équipages aguerris¹⁶¹. On peut dès lors comprendre que les commerçants, les capitaines, les armateurs de vaisseaux, peu habitués aux parages du fleuve, aient hésité à entreprendre ce trajet qui, d'Alexandrie, ou plutôt de Rosette, jusqu'à Fustât se faisait en moyenne en cinq ou six jours¹⁶². Il s'agirait donc davantage d'un empêchement lié à un risque potentiel plus qu'à une interdiction *stricto sensu* établie par les Fatimides. Le fait que parfois certains navires européens ou musulmans aient pu se rendre à Fustât doit être analysé en considérant un autre paramètre. Pour les Européens, leur seule présence à Fustât tenait du privilège. Avoir le droit de remonter jusqu'à la capitale économique de l'Égypte, là où le choix de marchandises était le plus large, à bord de son navire, entouré de ses amis ou de ses compagnons de route, d'un équipage dont on comprenait la langue, et non pas avec une embarcation louée et menée par un équipage inconnu, devait davantage être perçu comme un élargissement des privilèges octroyés à certaines cités italiennes que comme une prise de risque inconsidérée de la part des marchands et du capitaine du navire. Pour être clair, un navire européen ne pouvait remonter à Fustât que grâce à une autorisation officielle. Le fait que Fustât demeura la principale base navale de l'Égypte fatimide n'est peut-être pas totalement étranger à ce choix de limiter la présence des Européens et de leurs navires dans la capitale. Toutefois, des raisons économiques peuvent expliquer cette politique.

Muqaddasī signalait le très grand nombre d'embarcations à Fustât. Les Fatimides jugèrent peut-être qu'il y avait là une source de bénéfices à ne pas négliger. Ils mirent en place un service de location de navires de transport. Ce

160 TS 8 J 19, f. 9, recto, l. 14, éd. Gil, *Eretz Yisra'el*, III, doc. 471, p. 143-145.

161 Goitein, *Mediterranean Society*, I, p. 297.

162 Goitein, *Mediterranean Society*, I, p. 299.

service est attesté au XII^e siècle, mais quelques éléments suggèrent qu'il existait dans la première partie du XI^e siècle¹⁶³. L'administration louait une partie des embarcations qui permettaient le transport de marchandises ou de personnes entre les différents ports du Nil. Ibn al-Ma'mūn raconte comment son père, le vizir al-Ma'mūn al-Baṭā'iḥī, décida de réorganiser la construction navale fatimide et, à cette occasion, ordonna que « les autres navires, parmi lesquels les navires du diwan destinés à naviguer sur le Nil (*al-marākib al-nīliyya al-dīwāniyya*) soient mis en chantier à Fustât »¹⁶⁴. Les navires ainsi désignés étaient sans doute des *ushārī* officielles, dont certaines étaient réservées au calife et aux grands du régime, ainsi que des *dawāmīs* (sing. *daymās*) qui étaient les barques destinées à transporter les grains et le bois à brûler depuis les différentes régions d'Égypte jusqu'à Fustât ou au Caire¹⁶⁵. L'utilisation de ces bateaux, grands ou petits, était contrôlée par l'État et procurait des revenus au diwan. Ibn Mammātī mentionne plus spécifiquement les navires destinés à transporter du bois sous l'appellation de « quatrième de la mesure (*arbā' al-kayl*) ». Il précise que ces navires étaient construits à partir du bois d'acacia des forêts de Haute-Égypte. Ces embarcations effectuaient les trajets entre les forêts et le « débarcadère de l'acacia (*sāḥil al-sant*) » de Fustât où ce bois était vendu. Le capitaine qui exploitait une telle embarcation devait restituer un quart de la somme de la vente à l'administration¹⁶⁶. L'auteur ne dit pas clairement que ces navires étaient loués, mais comme les bateaux étaient construits à partir du bois tiré de forêts gérées par l'État et qu'ils étaient cantonnés à effectuer un seul type de trajet, la somme versée par le capitaine pouvait s'apparenter à une forme de loyer. Ce système renvoie aux allusions de plusieurs auteurs quant à l'existence d'un service de location de navires aux particuliers¹⁶⁷. Il semble assez clair qu'une partie du trafic fluvial, et peut-être maritime aussi, se pratiquait sur des embarcations louées par l'administration fatimide à des particuliers¹⁶⁸. Aucun texte n'indique à quel moment ce système fut créé. Nāṣir-ī Khusraw témoigne en tout cas que lors de son passage en Égypte, il n'existait pas de monopole dans ce domaine, car de nombreuses embarcations destinées à transporter des marchandises sur le Nil étaient mises en chantier dans une ville du delta, à Ṣāliḥiyya (cf. figure 13), par laquelle il passa en al-

163 Cf. dans ce chapitre, § 3 « En mer, l'intervention des Fatimides dans la navigation commerciale ».

164 Ibn al-Ma'mūn, *Akḥbār Miṣr*, p. 100-101.

165 Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 93-94. Ibn al-Furāt, *Ta'riḫ*, IV, p. 149.

166 Ibn Mammātī, *Qawānīn*, p. 348.

167 Ibn al-Muqaffa', *Egyptian Church*, 111-2, éd. p. 64, tr. p. 108. Ibn Mammātī, *Qawānīn*, p. 348.

168 Cf. le chapitre consacré à la flotte marchande fatimide.

lant de Tinnîs à Fustât. Il rapporte que certains armateurs privés possédaient de nombreuses embarcations qui transportaient les marchandises partout en Égypte et nous avons vu dans le rescrit concernant la pêche dans le district de la Nastârawiyya, que les hommes de cette région s'étaient spécialisés dans cette activité¹⁶⁹.

L'importance de la navigation sur le Nil poussa peut-être les Fatimides à légiférer ou à utiliser un code de navigation. La question de l'existence d'un règlement propre à la navigation sur le Nil n'est pas inenvisageable lorsque l'on comprend l'intérêt que les Fatimides avaient à rendre le transport des marchandises plus sûr. Certaines fatwas, certes postérieures à la période fatimide, mettent en lumière l'existence de règles relatives au niveau de chargement des embarcations afin que celles-ci ne chavirent pas une fois au milieu du fleuve¹⁷⁰. Il serait étonnant que cette jurisprudence shaféite, école juridique dominante en Égypte, même sous Fatimides, n'ait pas été appliquée à une période où le trafic était particulièrement intense. Plusieurs éléments de réglementation comme le contrôle du niveau de chargement des navires du Nil, la remise de bords de transport par les autorités fatimides, notamment pour du transport de bois depuis le Şa'îd, ou bien encore la remise de billets d'autorisation des transactions par la Dâr Mânak pour les marchandises transportées sur le Nil rappellent certains points très précis des règlements de la période gréco-romaine, notamment les *diagrammata* ou certains papyri écrits entre le 1^{er} siècle avant Jésus-Christ et le III^e siècle de notre ère¹⁷¹. Ces ressemblances permettent d'évoquer l'hypothèse de l'existence, à l'époque fatimide, d'un règlement se rapportant à la navigation fluviale. Il est toutefois impossible d'en dire davantage, car aucun règlement de la sorte n'a été conservé pour la période fatimide. Si le contrôle de la navigation et des activités commerciales se faisait à la fois à terre et sur le Nil par l'intermédiaire d'un certain nombre de services fiscaux et d'agents plus ou moins officiels, l'administration fatimide était active en mer afin de favoriser la venue des marchandises et des marchands sur le sol égyptien.

169 Nâsir-î Khusraw, *Sefer Nameh*, p. 51.

170 Ibn al-Ukhuwwa, *Ma'âlim al-Qurba*, p. 324.

171 Règlement concernant la navigation sur le Nil au III^e siècle avant Jésus-Christ, stipulant eux aussi les règles de navigation sur le fleuve. Cf. Abbadi, « A Code of Navigation on the Nile », p. 49-53.

3 En mer : l'intervention des Fatimides dans la navigation commerciale

Plusieurs documents suggèrent que les Fatimides ne se limitèrent pas à la seule attitude prédatrice qui consistait à taxer les produits à l'importation ou à l'exportation. Ils adoptèrent aussi une attitude plus offensive qui contribua en quelque sorte à créer, au large, les conditions propices au développement du trafic commercial.

3.1 *Une flotte au service du commerce*

[...] Toutes les marchandises ont été chargées à bord des navires et il ne reste plus rien à terre. On attend que les préparatifs de la flotte (*uṣṭūl*) soient achevés et qu'elle soit mise à l'eau et prêt à partir afin que les bateaux de commerce puissent mettre la voile. Demain, les unités (*qiṭā'i*) [de la flotte] seront mises à l'eau, car leur réparation est achevée au moment où je t'écris¹⁷².

Dans cet extrait tiré d'une lettre commerciale écrite à Alexandrie vers le mois de mai 1030 et destinée à Joseph b. 'Awkal, l'auteur, Ephraïm b. Ismā'īl al-Jawharī relate les préparatifs concernant le départ de marchandises vers la Sicile et l'Ifrīqiyya¹⁷³. Il fait référence à la flotte fatimide dont certaines unités escortaient parfois les navires marchands. L'objectif était d'assurer leur sécurité sur des routes maritimes qui pouvaient être fréquentées par des pirates ou par des navires ennemis dont la mission visait à créer une situation d'insécurité sur les voies qui passaient par l'Égypte fatimide. Parfois, les bâtiments fatimides servaient eux-mêmes à transporter des marchandises pour le compte de commerçants restés au port et des soldats pouvaient embarquer à bord des navires de commerce¹⁷⁴. Toutefois, dans le cadre de ces missions de protection du commerce par les navires fatimides, il semble nécessaire de distinguer à la fois le contexte et la destination des navires de commerce.

Tout d'abord, la protection des navires marchands par la flotte fatimide ne paraît pas avoir constitué une mission permanente de la marine égyptienne. Les deux seules références claires à la protection des navires marchands par les navires fatimides en Méditerranée datent de la même année 1030 et sont

¹⁷² TS 13 J 17, f. 3, recto, l. 10-13, éd. Gil, *Malkhūt*, II, doc. 181, p. 529-530.

¹⁷³ Sur le marchand Ibn 'Awkal voir Stillman, « The Eleventh-Century Merchant House of Ibn 'Awkal », p. 15-88.

¹⁷⁴ TS 13 J 19, f. 29, recto, l. 17-19, éd. Gil, *Malkhūt*, II, doc. 182, p. 534.

liées au contexte particulièrement tendu dans les eaux maghrébines et siciliennes. La fin des années 1020 et le début des années 1030 correspondent à une recrudescence des raids de Jabbāra, émir pirate de Barqa encore au service de l'Égypte, contre les navires byzantins qui croisaient dans les eaux de la Méditerranée centrale¹⁷⁵. Cette activité provoqua des actes de rétorsion et contribua à entretenir un climat peu propice aux affaires. Cela obligea sans aucun doute les Fatimides à intervenir plus directement que d'habitude dans le commerce en faisant escorter les navires marchands par des bâtiments de guerre. Dans la majorité des cas, la piraterie en Méditerranée faisait partie des risques et elle ne paraît pas avoir justifié de la part des Fatimides des interventions particulières, sauf lorsqu'elle s'exerçait à un niveau inadmissible comme cela semble avoir été le cas durant les années en question. À une période durant laquelle le commerce maritime connaissait un essor considérable, une telle situation pouvait rapidement s'avérer catastrophique pour les finances de l'Égypte dont on sait qu'elle tirait de forts revenus des taxes douanières¹⁷⁶. Cela allait encontre de l'idée que la dynastie souhaitait mettre en avant, c'est-à-dire celle d'une maîtrise de la mer et de la navigation par les Fatimides. La dynastie ne pouvait permettre que la sécurité des routes maritimes fût menacée par qui que ce soit. Lorsque les circonstances l'exigeaient, elle dépêchait donc ses unités de combat afin d'assurer la protection de certains navires marchands qui quittaient l'Égypte les cales remplies de produits orientaux. Tous les navires commerciaux ne pouvaient bénéficier de la protection de la flotte ou des troupes fatimides. Les vaisseaux marchands devaient s'organiser en convois afin d'en bénéficier.

À quelques reprises, les lettres évoquent des marchands arrivant en Égypte à bord d'un *markab ḥarbī*. Ainsi, en 1053, Barhūn b. Mūsā al-Tāhirtī signale l'arrivée, à Alexandrie, d'un certain Ben Shim'ōn à bord du « *ḥarbī* qui venait d'arriver de Sicile (*al-ḥarbī alladhī waṣala min Ṣiqilyya*) »¹⁷⁷. Le terme *ḥarbī* désignait un bâtiment de guerre (*markab ḥarbī*). Cette appellation tendrait à prouver que, dans certains cas, les marchands pouvaient embarquer à bord de ces navires qui reliaient différents territoires contrôlés par les Fatimides. La lettre de 1053 correspond à la période de rupture entre les Zirides et les Fatimides et il était peut-être nécessaire de faire escorter les protéger le trafic maritime entre la Sicile et l'Égypte. Toutefois, Moshé Gil estime que cette dénomination pourrait désigner un navire chrétien, qui était originaire du *dār*

175 Bramoullé, « L'émirat de Barqa et les Fatimides : les enjeux de la navigation en Méditerranée centrale au XI^e siècle », p. 59-65.

176 Cf. le présent chapitre, § 2 « De la terre à la mer : le contrôle du trafic maritime ».

177 Mosseri IV 79, recto, l. 4, éd. Gil, *Malkhūt*, III, doc. 346, p. 135.

al-ḥarb, c'est-à-dire un navire étranger au monde musulman¹⁷⁸. Gil s'appuie notamment sur une lettre de 1040 environ dans laquelle l'auteur, Joseph b. Jacob b. Yahbōy, signale à son interlocuteur les étapes de son périple qui ponctuèrent son trajet de Constantinople en Crète, puis à Amalfi, Mahdia et Alexandrie. Joseph b. Jacob b. Yahbōy précise notamment qu'« ils (les autres marchands ? les marins ?) refusèrent d'accoster dans aucune des terres des musulmans (*fa-abaw an yadkhalū barr min barārī al-muslimīn*) entre le moment du départ et l'arrivée à Mahdia¹⁷⁹. Cette lettre fournit de nombreuses informations sur le commerce et sur le fait que des marchands originaires du monde musulman pouvaient se rendre dans les territoires chrétiens pour commercer. Néanmoins, si l'on peut supposer, en effet, que le navire dans lequel se trouvait le marchand en question était bien un bateau chrétien, à aucun moment l'auteur ne se réfère à un quelconque *markab ḥarbī*. Aussi, en l'absence de texte explicite, semble-t-il plus judicieux de voir dans les quelques références à ces *ḥarbī*, des allusions à des bâtiments de guerre utilisés dans le cadre du commerce selon des conditions qui sont malheureusement inconnues, même si le lien avec les « navires protégés » mentionnés plus haut n'est peut-être pas à exclure.

Si les navires fatimides protégèrent parfois des convois entre l'Égypte et la Sicile ou le Maghreb, il est possible qu'ils servirent aussi à sécuriser les routes maritimes entre le Bilād al-Shām et l'Égypte aisément accessibles par des pirates venant de Chypre. L'essor économique des divers ports de cette côte s'explique sans doute par la richesse des productions présentes sur les marchés de Tripoli, Saïda ou Tyr. La présence, dans ces parages stratégiques, de navires de guerre fatimides ne fut sans doute pas totalement étrangère à la croissance du trafic commercial. La sécurité que ces bâtiments procuraient aux routes commerciales ne pouvait qu'encourager davantage de marchands à s'engager dans des opérations commerciales maritimes. En outre, Nāṣir-ī Khusraw témoigne de la présence à Tripoli, des navires qui commerçaient pour le compte du « sultan d'Égypte »¹⁸⁰. Il désigne alors le calife al-Mustaṣfir (r. 1035-1094). Nous pensons que calife faisait accompagner ses navires par des bâtiments militaires ou que des militaires embarquaient directement sur ses bateaux. Les productions artisanales ou agricoles de Syrie-Palestine avaient une telle importance pour l'Égypte fatimide que la dynastie avait intérêt à faire en sorte que les routes de navigation reliant les ports syro-palestiniens à l'Égypte soient les plus sûres

178 Gil, « Shipping in the Mediterranean in the Eleventh Century A. D. as reflected in documents from the Cairo Geniza », p. 249-250.

179 TS 8 JA 1, f. 5, recto, l. 2-4, 14, 19, éd. Gil, *Malkhūt*, IV, doc. 731, p. 390-392.

180 Nāṣir-ī Khusraw, *Sefer Nameh*, p. 50.

possible. Entre l'Égypte et les ports du littoral syro-palestinien, les références à la protection des navires marchands sont moins explicites, mais on sait que les navires naviguaient aussi en deux grands convois saisonniers¹⁸¹. Il semble que dans cette zone la protection était plus diffuse, car elle provenait surtout de la présence quasi permanente des unités de la flotte égyptienne qui croisaient dans ces parages dès que la Méditerranée s'ouvrait à la navigation.

Avant même les croisades, la situation changea considérablement. Entre les années 1040-1060, les Fatimides perdirent peu à peu le contrôle de l'Ifrīqiyya puis de la Sicile, laquelle passa aux mains des Normands. Si le trafic commercial de ces deux régions avec l'Égypte se maintint, l'animosité qui existait désormais entre ces divers territoires auparavant réunis sous l'autorité, même théorique, du calife du Caire, empêchait que les navires de combat égyptiens se rendent avec les navires marchands dans les ports devenus ennemis. Toutefois, cette rupture politique, même si elle s'avéra dramatique pour l'Ifrīqiyya, fut temporaire. D'autre part, à partir de la seconde moitié du XI^e siècle, notamment à partir des années 1060, les flottes commerciales égyptiennes ou maghrébines furent peu à peu supplantées par les flottes occidentales, italiennes notamment, qui transportaient sans doute des volumes de marchandises plus importants. Le grand trafic commercial méditerranéen ne fut donc plus guère assuré par des navires égyptiens ou des bateaux provenant des côtes fatimides, mais de plus en plus par des bâtiments européens. Si les embarcations originaires d'al-Andalus ou du Maghreb étaient évidemment encore nombreuses à se presser dans les eaux égyptiennes, les Fatimides n'avaient plus vraiment besoin d'escorter les navires qui partaient en direction de la Méditerranée occidentale. Avec les croisades, il ne fut évidemment plus question pour les Égyptiens d'envoyer leurs navires de guerre ou des soldats vers l'Occident, à l'opposé des zones de combat. Ainsi, dans les années 1130, alors que de nombreux pirates originaires de Djerba perturbaient le trafic commercial qui reliait l'Égypte au bassin occidental, aucune flotte fatimide n'intervint pour stopper ces activités. Le calife al-Ḥāfiẓ félicita presque le roi Roger II de Sicile pour son intervention contre ces pirates qui, de l'aveu même du calife, exerçaient la piraterie de façon incontrôlable¹⁸². La lettre sonne presque comme un aveu d'impuissance de la part du calife. Il ne pouvait contrôler ces pirates qui agissaient à partir d'un territoire qui pouvait encore apparaître à plusieurs égards sous sa responsabilité¹⁸³.

181 Ibn Bassām, *Akhbār Tinnīs*, p. 187.

182 Canard, « Une lettre du calife fâtimite al-Ḥāfiẓ à Roger II », p. 131.

183 Canard, « Une lettre du calife fâtimite al-Ḥāfiẓ à Roger II », p. 133.

Dans le bassin oriental de la Méditerranée, la marine fatimide avait fort à faire avec les flottes chrétiennes. Quelques documents mettent en évidence qu'au cours du XII^e siècle, des navires de commerce profitaient des sorties en mer de la flotte de guerre pour se mettre dans leur sillage et bénéficier de leur protection. Ainsi, durant l'été 1110, Ibn al-Qalānīsī rapporte que des marchands bloqués dans le port de Tinnīs perdirent patience devant l'impossibilité de la flotte fatimide de sortir en mer. Ils prirent le risque de quitter le port égyptien sans escorte et ils furent interceptés par une flotte chrétienne¹⁸⁴. En 1115, après avoir apporté du ravitaillement à Tyr, les bâtiments fatimides rentrèrent en Égypte. Albert d'Aix relate qu'avec eux se trouvaient des navires chargés de marchandises. Ils prirent peu à peu du retard et furent attaqués par des bateaux chrétiens sortis d'Acre. Le reste du convoi ne rebroussa pas chemin pour leur porter assistance¹⁸⁵. En 1123, devant al-'Arīsh, la flotte vénitienne captura ce que l'auteur décrit comme des bâtiments de guerre égyptiens. Il note cependant que certains transportaient de grandes quantités de marchandises, notamment du poivre, du cumin et des parfums, tandis qu'à bord d'autres navires se trouvaient des pièces de bois et des vivres¹⁸⁶. Ces détails mettent en évidence que des navires avaient été dépêchés par les autorités égyptiennes pour apporter du ravitaillement aux populations assiégées et que certains marchands avaient soit chargé leurs propres marchandises à bord de ces bâtiments de transport fatimides, soit ils accompagnaient ces bâtiments avec leurs propres navires. Dans les différents cas évoqués, il ne semble pas que les vaisseaux fatimides avaient pour mission d'escorter les navires de commerce. Il paraît plutôt que ces derniers profitaient du déplacement de la flotte égyptienne dans un sens ou dans l'autre pour prendre la mer au même moment et bénéficier de leur présence. Il est probable qu'à cette période-là, les sommes que rapportaient au Trésor fatimide le trafic commercial entre les ports du Bilād al-Shām fatimide et l'Égypte ne justifiait plus de détacher spécialement des unités de la flotte de combat pour permettre à ce trafic de se dérouler sans encombre.

En mer Rouge, la situation était différente. Durant la première partie du règne des Fatimides, le trafic commercial se développa sans l'intervention de la flotte fatimide. L'activité de celle-ci est toutefois clairement liée à la nécessité de protéger les bateaux de commerce. Il faut en effet attendre l'année 1117-1118 et l'attaque de navires marchands au mouillage dans le port de 'Aydhāb par des navires armés par l'émir de La Mecque, pour que le vizir al-Afḍal décide

184 Ibn al-Qalānīsī, *Dhayl*, p. 171-172.

185 Albert d'Aix, *Histoire*, II, p. 195-196.

186 Foucher de Chartres, *Histoire des Croisades*, p. 213.

d'installer cinq navires de guerre en mer Rouge¹⁸⁷. La flottille pouvait sembler modeste, mais elle devait suffire pour dissuader toute autre intervention de la sorte. Cela laisse penser que dans cette mer, les dangers étaient relativement modestes. Les intérêts égyptiens en mer Rouge étaient immenses et le vizir ne pouvait permettre que le trafic maritime en provenance du sud de la mer Rouge et au-delà ne soit menacé et encore moins interrompu par des pirates¹⁸⁸. À partir de 1118, la flottille installée à 'Aydhāb eut alors clairement pour mission de protéger le trafic commercial. Il semble que, peu à peu, la flottille focalisa son action protectrice sur une certaine catégorie de navires seulement. Comme nous l'avons déjà vu, il se pourrait en effet que seuls les bâtiments les plus gros aient bénéficié de la protection de la flotte fatimide. Il s'agissait alors des bateaux qui composaient le convoi du Kārim entre Suakin et 'Aydhāb (cf. figures 3 et 38)¹⁸⁹. Il est évidemment qu'avec seulement cinq puis trois navires présents en mer Rouge, les Fatimides ne pouvaient assurer la protection de chaque embarcation qui accostait à 'Aydhāb. Comme en Méditerranée, il fallait privilégier la navigation en convoi. Ces convois en provenance d'Aden transportaient de telles quantités de marchandises à destination de l'Égypte que les autorités fatimides, soit à leur propre initiative, soit peut-être à la demande des marchands, décidèrent d'assurer plus particulièrement la protection de ces bateaux-là. La défense du trafic commercial par la flotte fatimide met en évidence que les Fatimides comprirent l'intérêt qu'ils avaient à garantir les meilleures conditions nécessaires au bon déroulement du commerce dans les ports sous leur contrôle. Permettre aux navires marchands d'aller et de venir en toute sécurité dans les ports égyptiens, siciliens ou syro-palestiniens, assurait aux Fatimides des revenus importants pour le fonctionnement de la dynastie. L'établissement de cette activité protectrice du commerce comme mission première de la flottille de guerre égyptienne en mer Rouge alors que cela n'était sans doute pas le cas en Méditerranée, confirme que la mer Rouge devint pour la dynastie un espace largement aussi stratégique voire plus que ne l'était la Méditerranée.

En outre, il est possible que la protection des navires marchands par les bâtiments de guerre ait été accompagnée d'une autre mesure qui permettait à la dynastie de contrôler un peu plus encore le trafic maritime commercial.

187 Maqrīzī, *Ittī'āz*, III, p. 57-58.

188 Cf. Chapitre 7, § 2 « Les nouveaux horizons, la mer Rouge et l'océan indien ».

189 Qalqashandī, *Ṣubḥ*, III, p. 536, 598. Goitein, « New light on the beginning of the Kārim merchants », p. 175-184. Garcin, *Qūṣ*, p. 101-102.

3.2 *Une flotte marchande fatimide ?*

La dynastie fatimide a souvent été décrite comme centralisatrice, disposant d'une administration tentaculaire qui cherchait à tout contrôler. Sans être totalement fautive, cette assertion doit être largement nuancée puisqu'une grande partie de l'appareil administratif fatimide se composait en fait d'individus qui prenaient à ferme la gestion d'un service administratif, d'une taxe. Le rôle de plaque tournante du commerce maritime que joua l'Égypte sous les Fatimides et la puissance de la flotte égyptienne à la même époque ont pu amener à penser qu'une partie importante du commerce maritime à destination de l'Égypte se déroulait en fait dans des navires directement armés par la dynastie. Ainsi, dans les années 1940, Archibald R. Lewis estimait que les Fatimides étaient propriétaires d'une large partie de la flotte marchande égyptienne qu'ils envoyaient pour faire des opérations commerciales dans toute la Méditerranée¹⁹⁰. Sans être totalement erronée, cette déclaration découle de la même logique qui consistait à décrire la dynastie fatimide comme centralisatrice. Il faut ainsi s'interroger sur la validité de telles considérations qui semblent à la fois procéder de la légende navale fatimide et contribuent à la forger. Il faut donc reprendre les différents documents qui peuvent faire penser à l'existence d'une telle flotte pour tenter de comprendre le rôle de ces navires d'État.

Plusieurs textes évoquent les navires appartenant au diwan, qu'il faut comprendre comme étant l'administration. Parmi les auteurs à signaler ces embarcations, Ibn Mammātī propose une description certes tardive, mais néanmoins fort intéressante d'un système qui semble avoir été développé par les Fatimides. Dans un chapitre intitulé les « navires de location (*marākib al-mulawwaḥa*) » l'auteur écrit ainsi que :

Il existe des embarcations (*marākib*) qui appartiennent à l'administration (*dīwān*) et que des capitaines prennent en location pour une période et un tarif déterminés. S'ils ont besoin d'un bateau, il leur est fourni à un prix et pour une période déterminés selon la saison (de la location). L'année fiscale est de treize mois parmi lesquels cinq correspondent au mois du Nil et durant lesquels il faut payer la moitié du prix total de la location. Les sept autres mois, durant lesquels l'autre moitié de la location est à régler, il n'y a aucun loyer à régler pour le treizième mois qui est gratuit¹⁹¹.

190 Lewis, *Naval Power*, p. 207.

191 Ibn Mammātī, *Qawānīn*, p. 348.

Les *marākib al-mulawwaḥa* étaient donc loués par l'administration centrale ici qualifiée de *dīwān*, à tous ceux qui en avaient besoin. La règle était de payer le prix de la location en deux fois, à deux périodes de l'année. Une moitié de la somme totale était prélevée à l'issue des cinq mois qui correspondaient à la crue du Nil, donc à la période durant laquelle le volume des affaires était le plus intense, durant le printemps et l'été. L'autre moitié du prix correspondait aux sept autres mois durant lesquels les affaires ralentissaient du fait de la baisse du niveau du Nil, mais aussi parce que les ports du delta voyaient tous les navires regagner leurs ports d'attache à partir de la fin septembre. Il restait un mois durant lequel le capitaine n'avait rien à payer. Il n'est pas exclu que le décret que prit al-Ḥāfiẓ pour les pêcheurs ait aussi concerné ces navires de location. Les réquisitions abusives de navires par certains officiels de l'État pouvaient en effet entraîner une baisse des locations de ces embarcations et donc une baisse de revenus pour l'administration. Si les passages dans lesquels sont mentionnés ces navires de location suggèrent que ces embarcations naviguaient en priorité sur le Nil, rien n'interdit de penser que les capitaines pouvaient sortir en Méditerranée. Des lettres attestent en effet que des embarcations qui semblaient mieux convenir à la navigation nilotique, les barges ou *qāribs* (pl. *qawārib*) prenaient la mer pour franchir des distances plus ou moins grandes¹⁹².

Ibn Mammātī ne dit rien de l'apparition de ce système, mais plusieurs documents antérieurs mettent en évidence l'existence de navires du diwan. Dès le milieu du XI^e siècle, les lettres de la Geniza mentionnent le « responsable de la construction des navires du diwan (*mutawallī 'imārat marākib al-dīwān*) »¹⁹³. Le pseudo-Ibn al-Muqaffa' confirme encore la possibilité de louer des navires à l'administration. Il signale qu'il existait apparemment deux catégories de navires. Il évoque les « navires du diwan (*marākib al-dīwāniyya*) » et, un peu plus loin, il cite les « navires protégés (*al-marākib al-maḥamiyya*) », différents des premiers et qu'il était possible de louer¹⁹⁴. Si l'auteur n'explique pas en quoi consistait cette protection, il est évidemment tentant de faire le lien entre ces navires et les lettres de la Geniza qui évoquent les escortes des navires marchands par les bateaux de guerre et le fait que des soldats embarquaient également à bord de certains navires de commerce. Il faut peut-être considérer que ces « navires protégés » appartenaient en fait à l'État qui les louait, sans doute avec une escorte, aux marchands qui payaient alors un droit supplémentaire

192 TS 13 J 16, f. 19, recto, l. 16, éd. Gil, *Malkhūt*, 111, doc. 493, p. 648. TS 8 J 19, f. 27, recto, l. 3-8, éd. Gil, *Eretz Yisra'el*, 111, doc. 507, p. 268.

193 TS NS J 198, f. 3, marge, l. 4, éd. Gil, *Malkhūt*, 11, doc. 291, p. 880.

194 Ibn al-Muqaffa', *Egyptian Church*, 111-2, éd., p. 64, tr. p. 108. Ibn Mammātī, *Qawānīn*, p. 348.

pour être protégés. Peut-être faut-il aussi établir un rapport entre ces navires et le « droit de garde musulmane (*hars muslim*) » auquel fait référence Makhzūmī dans son traité fiscal ? Les textes ne sont toutefois pas assez explicites pour le certifier. Une chose est sûre, les Fatimides étaient très intéressés par le contrôle du commerce et ils purent tout à fait mettre sur pied un système qui favorisait le développement du commerce maritime sans le contraindre.

Plutôt que de presser les marchands à utiliser les services des navires officiels, à l'instar du système mis en place par les Rasoulides du Yémen qui, au XIV^e siècle, possédaient aussi une flottille de commerce, il semble que les autorités égyptiennes adoptèrent une organisation plus souple, en amont du trafic maritime lui-même¹⁹⁵. Dans l'état actuel de la documentation, il n'est pas possible de dire que les Fatimides contraignaient les marchands à utiliser les navires du *dīwān*, ou expédiaient leurs navires à travers toute la Méditerranée pour leur compte comme cela a pu être écrit par Archibald R. Lewis¹⁹⁶. Ces informations signifient que si les Fatimides possédaient bien une flotte commerciale, elle n'était pas directement affrétée par elle, mais louée. Cela permettait à tous ceux qui n'avaient pas les moyens d'acheter leur propre navire de naviguer malgré tout. On comprend l'habileté d'une telle mesure à une période où le trafic maritime et le trafic fluvial se développaient de plus en plus. Il ne devait sans doute pas manquer de candidats à la location, car ils étaient sûrs de rentabiliser leur investissement. En outre, le mois d'utilisation gratuit apparaît comme une offre très alléchante. L'administration pouvait se permettre d'offrir un mois de location, car elle prélevait de toute façon les droits et autres taxes sur toutes les transactions commerciales. Ainsi, avec un tel système, l'État fatimide gagnait deux fois puisqu'il prélevait de l'argent en amont du trafic commercial et il levait ensuite les taxes sur les transactions commerciales réalisées par les capitaines qui embarquaient des marchandises et les marchands qui utilisaient les embarcations. La rentabilité de cette opération devait être maximale pour la dynastie qui créa un système beaucoup plus subtil que le simple envoi de navires commerciaux. L'existence d'un tel système soulève bien des questions qui demeurent néanmoins sans réponse faute de texte.

On aimerait notamment comprendre à qui revenait la charge d'entretenir l'embarcation. Il faut supposer que c'était du ressort du marchand lorsque le navire était entre ses mains, mais aucun contrat de location n'a jusqu'à présent été retrouvé. Les textes ne disent rien non plus de la date de fondation de ce système et les sources les plus explicites datent toutes du XI^e siècle. Nous l'avons vu, la lettre de la Geniza correspondant au milieu du XI^e siècle évoque les « navires du diwan » dont la construction était sous la responsabilité de

195 Vallet, *Arabie*, p. 482-486.

196 Lewis, *Naval Power*, p. 207.

‘Abd al-Salām¹⁹⁷. L'allusion à ce personnage qualifié de *mutawallī* ne signifie évidemment pas que les navires qu'il faisait construire étaient loués, mais cela semble d'autant plus plausible que cette période correspond à celle où les lettres de la Geniza concernant la Méditerranée sont les plus nombreuses. L'existence d'une flottille de navires loués par l'État ne constituait qu'un moyen parmi d'autres dont disposait l'administration pour influencer le commerce à destination de l'Égypte.

La documentation montre donc comment les autorités égyptiennes mirent progressivement en place un système qui cherchait à contrôler le commerce maritime à tous les niveaux, aussi bien en terre qu'en mer. L'intérêt de la dynastie dans le commerce reposait avant tout sur le souci d'avoir le plus de numéraires possible et le plus rapidement possible pour faire face aux dépenses grandissantes de l'État. Dans tous les cas, les moyens mis en œuvre par les autorités égyptiennes pour contrôler le commerce furent plus subtils que ce qu'on a bien voulu dire.

À terre même ou sur le fleuve, axe principal du transport des marchandises et donc de la taxation, les autorités égyptiennes multiplièrent les espaces d'imposition tout en limitant les taux afin de ne pas grever outre mesure le développement des activités commerciales. L'administration confia souvent à des individus privés le soin de prélever ces diverses taxes selon le système de l'affermage qui permettait à la dynastie de bénéficier rapidement du numéraire tant recherché. En outre, à l'initiative de certains vizirs dont certains étaient issus du monde marchand, Ibn Killis d'abord ou plus tard al-Yāzūrī (v. 1050-1058)¹⁹⁸ et bien sûr Badr al-Jamālī, fut peu à peu développé un système de taxation qui tenait moins compte des considérations religieuses ou idéologiques que des intérêts vitaux de la dynastie. À maints égards, cette volonté de contrôle put donner lieu à des considérations qui faisaient des Fatimides une dynastie centralisatrice au point de lui attribuer la maîtrise d'une flotte commerciale capable de partir en expédition partout en Méditerranée. Tout montre au contraire que plutôt que de contraindre les marchands, ce qu'ils firent parfois, les Fatimides cherchèrent surtout à inciter et à créer les conditions les plus favorables au développement du commerce. Cette volonté se concrétisa entre autres par la création d'une flottille de location.

Toutefois, plusieurs éléments mettent en évidence que les marchands furent parfois confrontés à l'implication de l'État lui-même et des plus grands personnages du régime dans l'activité commerciale, une implication qui put déséquilibrer les termes de l'échange au profit des détenteurs d'une parcelle de l'autorité publique.

197 TS NS J 198, feuillet 3, marge, l. 4, éd. Gil, *Malkhūt*, II, doc. 291, p. 880.

198 Maqrīzī, *Khiṭaṭ*, I, p. 294 ; II, p. 561-562.

Le commerce au service de l'État, du calife et des grands

Le système du Khums était étroitement lié à une autre institution commerciale, le Matjar, qui joua un rôle majeur pour procurer à l'État des produits jugés essentiels à son fonctionnement. Il semble que, peu à peu, le service du Matjar devint l'outil indispensable au service de la flotte et de l'arsenal à qui il procurait tous les matériaux de construction navale. La pénurie de l'Égypte en matériaux de construction navale, notamment en bois, a souvent servi pour expliquer les difficultés rencontrées par les Fatimides pour combattre les marines européennes sur mer. L'étude du fonctionnement du Matjar met en évidence qu'au contraire les Fatimides mirent au point un système relativement efficace pour faire face aux besoins en bois d'œuvre. La documentation invite à s'interroger sur l'implication de hautes personnalités de l'État fatimide dans le commerce maritime. Les textes ne sont pas très explicites et il n'est pas toujours aisé de déterminer si la participation des grands du régime, notamment des califes, aux activités commerciales se faisait à titre purement privé ou s'il s'agissait d'un autre moyen dont disposait l'État pour obtenir des marchandises. Cette implication pose le problème de la nature des relations que les hommes de pouvoir et, au-delà, la dynastie fatimide dans son ensemble, entretenirent avec les milieux marchands. Il semble qu'une relation forte se noua entre les Fatimides et les marchands et que cette relation évolua de plus en plus vers une véritable dépendance de la dynastie à l'égard des marchands européens qui comprirent qu'ils pouvaient eux aussi tirer profit de la dynastie au point de totalement renverser les termes de l'échange qui avaient été fixés par les autorités fatimides.

1 L'approvisionnement en matériaux stratégiques : entre faux problème et vraie difficulté

L'approvisionnement de la dynastie en matériaux stratégiques constitua toujours une préoccupation de l'administration fatimide du fait du relatif manque de ressources des territoires contrôlés par la dynastie et notamment de l'Égypte. En outre, les moyens mis en place par l'administration fatimide entre l'Ifriqiyya et l'Égypte évoluèrent considérablement. S'il ne faut pas négliger la

relative pénurie des territoires fatimides en ressources forestières ou minières pour expliquer une partie des difficultés que rencontra la dynastie, il faut tenir compte du fait que les besoins de la dynastie en matériaux de construction navale ne furent pas toujours aussi importants que ce que l'on croyait.

1.1 *Financement de la construction navale et gestion des matières premières en Ifrīqiyya*

La manière dont les Fatimides financèrent le fonctionnement de leur arsenal et comment ils se procurèrent les matériaux nécessaires à la construction navale est difficile à déterminer lorsqu'ils se trouvaient encore en Ifrīqiyya. À leur arrivée au pouvoir, les Fatimides développèrent le système fiscal de leurs prédécesseurs et les ressources furent relativement importantes. Ibn Ḥawqal signale néanmoins que pour l'année 947-948, le revenu total de la dynastie était estimé entre 700 et 800 000 dinars. Ce chiffre, obtenu de la bouche même du directeur du Trésor, était considéré comme bas, car le territoire fatimide sortait de quatre années d'une révolte violente¹. En temps de paix, le total des taxes récupérées par le Trésor fatimide devait sans doute être beaucoup plus important. Pour alimenter leur Trésor, les Fatimides développèrent plusieurs types de taxations. Cela allait des impôts canoniques comme le *kharāj* ou la *jizya*, aux taxes non canoniques comme les péages (*marāšid*), les dixièmes perçus dans les ports sur les importations en provenance de « l'empire byzantin et de l'Espagne », les redevances sur les exportations à destination de l'Égypte, les taxes (*qabālāt*) sur les matériaux de construction ... Les détracteurs des Fatimides n'avaient d'ailleurs pas de mots assez durs pour décrire l'iniquité du système fiscal des califes shī'ites toujours prompts à réduire à la misère la population sunnite du Maghreb. La *Sīrat Jawdhar* fait toutefois référence à au moins un message d'al-Mu'izz qui ne souhaitait manifestement pas que les agents du fisc exercent une pression inconsidérée sur les populations, quitte à ce que le Trésor ne se remplisse pas autant que prévu². Au-delà de ces remarques, il est difficile de savoir si, à l'instar de ce qui se passa ensuite en Égypte, les Fatimides créèrent dès l'Ifrīqiyya un système susceptible de financer d'une manière ou d'une autre la construction navale. On note néanmoins que déjà, le commerce maritime avec des puissances étrangères musulmanes ou non-musulmanes était l'objet d'une taxation, laquelle, si l'on en croit Ibn Ḥawqal, était identique pour les étrangers au *dār al-islām* et pour les commerçants d'al-Andalus. D'autre part,

1 Ibn Ḥawqal, *Šīrat al-arḍ*, éd. p. 114, tr. I, p. 172.

2 Jawdhārī, *Sīrat Jawdhar*, éd. p. 139-140, tr. p. 134. Pour un exposé relativement complet sur le système fiscal fatimide au Maghreb, cf. Marçais, *La Berbérie Musulmane*, p. 142-147. Repris par Dachraoui, *Califat*, p. 331-340 et surtout Halm, *Empire*, p. 355-365.

les matériaux stratégiques apparaissent aussi comme des produits donnant lieu à un droit spécial sans que l'on puisse savoir exactement ce qu'il en était.

Le *mutawallī al-baḥr* de Mahdia établissait des devis qu'il envoyait ensuite au calife. On sait que le chef du Trésor fatimide se trouvait à Mahdia, on peut penser que lorsqu'un devis était transmis au calife et retourné avec un avis favorable, le chef du Trésor se voyait signifier de faire le versement. Nuṣayr, surnommé al-Khāzin (le Trésorier), exerça la charge de trésorier en chef de Mahdia avant de succéder à Jawdhar à la tête de la cité portuaire. Il fut alors remplacé au Trésor par un certain Naẓīf al-Rayḥānī³. Les services financiers centraux fatimides furent toutefois transférés à Maṣṣūriyya et le trésor qui demeura géré par Naẓīf à Mahdia prit un caractère beaucoup plus local⁴. Naẓīf décéda à une date inconnue, mais qui semble antérieure au départ de Nuṣayr pour Ṣabra al-Manṣūriyya en 967⁵. Il se pourrait alors que Nuṣayr ait repris en main la direction de l'administration des finances de Mahdia comme le suggère l'ordre qui lui fut adressé par al-Mu'izz quant à la nécessité d'acheter tout le bois nécessaire⁶. Il pouvait effectivement acheter le bois, car il était à la fois chargé de le trouver, mais aussi de faire lui-même les règlements puisqu'il disposait, à ce moment-là, des cordons de la bourse. Une fois à Tripoli, Nuṣayr devint un gouverneur de plein pouvoir, ce qui n'était peut-être pas tout à fait le cas lorsqu'il exerçait la charge à Mahdia dont le statut de capitale le plaçait sous l'étroite surveillance du calife et de Jawdhar. Avec les impôts levés sur la ville, il était chargé d'assurer ses dépenses militaires et administratives. Seul le surplus devait être versé au Trésor central. À peine arrivé sur place, Nuṣayr al-Khāzin fit de telles économies ou recettes qu'il put financer la campagne terrestre et l'entretien de la flotte qui arriva au début de l'automne 970 en provenance de Sicile et d'Ifrīqiyya⁷. Selon la lettre transmise au calife par Jawdhar, Nuṣayr fait état des dépenses pour la flotte et ses équipages (*nafaqāt 'alā hadhā al-ustūl wa-rijālihi*). Malheureusement, le document ne stipule le montant des dépenses.

Dans le domaine de la construction navale, les décennies passées en Ifrīqiyya sont caractérisées par des difficultés d'approvisionnement en bois d'œuvre. Les bois que les charpentiers de marine utilisaient provenaient de deux origines principales. Tout d'abord, les Fatimides privilégièrent avant tout une origine endogène. Il existait dans les territoires fatimides de nombreux

3 Jawdharī, *Sīrat Jawdhar*, éd. p. 79, tr. p. 84.

4 Jawdharī, *Sīrat Jawdhar*, éd. p. 87, tr. p. 91.

5 Jawdharī, *Sīrat Jawdhar*, éd. p. 134, tr. p. 130.

6 Jawdharī, *Sīrat Jawdhar*, éd. p. 134, tr. p. 130.

7 Jawdharī, *Sīrat Jawdhar*, éd. p. 132, tr. p. 128.

petits ports du bois sis au pied des massifs forestiers du Maghreb central. Dès le IX^e siècle, al-Ya'qūbī relate l'exportation de bois depuis les ports de Jijel, Qal'at al-Khashshāb, Marsā Ṣanhāja, vers l'Ifriqiyya⁸. Le géographe al-Baqrī signalait les ports de Marsā al-Kharraṭīn (port des écorceurs) ou Marsā al-Shajara (port de l'arbre), d'où l'on exportait « du bois écorcé vers Ifriqiyya et vers les contrées voisines » (cf. figure 1)⁹. Gageons qu'à l'époque fatimide ce trafic existait puisque les ports signalés, et notamment le dernier, se trouvaient sous contrôle fatimide¹⁰. Le bois pouvait aussi être utilisé localement dans des chantiers qui construisaient des embarcations de pêche comme ce fut le cas à Marsā al-Kharaz, à l'est de Bône, où « cinquante barques au moins montées par vingt hommes sont employées à la recherche du corail »¹¹.

Cependant, ce fut surtout la Sicile qui s'avéra un espace essentiel quant à la disponibilité des ressources forestières. Michele Amari a montré que la Sicile était largement pourvue de massifs forestiers et que l'île souffrit de déforestation, notamment à partir du XII^e siècle¹². Les géographes font tous référence à plusieurs sites d'exploitation du bois dans les environs de San Marco, Cefalù, autour de l'Etna et ailleurs¹³. Al-Mu'izz apparaît comme particulièrement soucieux de la situation politique et militaire de l'île qui fut confiée aux émirs de Siciles, les Kalbides, connus pour leur fidélité à la dynastie. Les forêts siciliennes représentaient vraisemblablement la première zone d'approvisionnement de l'arsenal de Mahdia¹⁴. Cependant, l'exploitation du bois de l'île ne fut pas toujours aisée à une époque où la lutte contre les Byzantins faisait rage et où nombre des bûcherons qui travaillaient pour les Fatimides étaient des chrétiens. « Tu insisteras auprès de lui [Aḥmad b. al-Kalbī] pour qu'il déploie en cette affaire le plus grand zèle » écrivait ainsi al-Mu'izz à son chambellan à la suite de la réception d'un message du gouverneur de Sicile qui mentionnait les problèmes survenus avec ceux qui étaient ordinairement employés dans la coupe du bois. Il s'agissait sans doute de bûcherons chrétiens qui avaient fui vers les citadelles proches de Taormine et de Ramette¹⁵. Le manque de main-d'œuvre pour exploiter le bois puis le transporter jusqu'aux ports d'exportation pouvait avoir de graves conséquences pour la dynastie. Les entrepôts

8 Ya'qūbī, *Buldān*, p. 351, tr. p. 214.

9 Bakrī, *Masālik*, II, p. 757.

10 Ibn Ḥawqal, *Ṣūrat al-arḍ*, éd. p. 75, tr. I, p. 71.

11 Ibn Ḥawqal, *Ṣūrat al-arḍ*, éd. p. 75, tr. I, p. 71.

12 Amari, *Storia*, II, p. 508 ; III, p. 809.

13 Muqadassī, *Taqāsīm*, p. 232. Idrīsī, *Nuzhat*, éd. II, p. 592-596, tr. p. 310-313.

14 Canard, « Quelques notes relatives à la Sicile sous les premiers califes Fatimites », p. 571-573.

15 Jawdhārī, *Sīrat Jawdhar*, éd. p. 129-130, tr. p. 126.

califaux de Mahdia furent parfois vides et des navires commencés ne purent pas être achevés faute de bois¹⁶. À deux reprises, Jawdhar proposa au calife de lui donner le bois qui se trouvait dans son entrepôt personnel¹⁷. Le fait que Jawdhar ait fait venir des cargaisons de bois de Sicile pour son compte, ou bien encore l'ordre d'al-Mu'izz à Nuṣayr d'acheter tout le bois possible, mettent en évidence qu'il n'existait sans doute pas encore un véritable monopole étatique sur le bois d'œuvre, même sur celui qui était exploité à l'intérieur de l'espace fatimide. Dans ce contexte, du bois fut sans doute acheté aux commerçants de la péninsule italienne.

Les Fatimides furent donc amenés à acheter leur bois sur le marché privé qui constituait par conséquent la deuxième source d'approvisionnement des entrepôts officiels. Comme l'ordre d'al-Mu'izz semble le suggérer, il est possible de considérer que lorsque la situation devenait délicate, l'État, par l'intermédiaire de son fonctionnaire, se portait acquéreur de tout le bois que lui proposaient les marchands étrangers. Dès ces années, les cités italiennes, notamment Amalfi, devinrent sans doute par ce commerce les partenaires commerciaux privilégiés des Fatimides¹⁸. Les marchands vénitiens tentèrent aussi leur chance auprès de ces derniers. En 971, des navires vénitiens destinés à alimenter en bois d'œuvre les bases navales de Tripoli et de Mahdia furent incendiés sur ordre du doge. Sous la pression, il faisait appliquer les recommandations apostoliques de ne pas fournir des armes à ceux qui luttaient contre les chrétiens et obéissaient à Constantinople qui ne comprenait pas pourquoi ses propres alliés fournissaient des matériaux stratégiques à une dynastie contre laquelle elle était en guerre ouverte en Syrie du Nord¹⁹. Rien n'indique à quel moment les Vénitiens commencèrent à approvisionner la dynastie fatimide en bois, mais quelques éléments pourraient suggérer que ces relations commencèrent dès les années 960. Le renforcement des pressions byzantines auprès du doge se fit sans doute alors que plusieurs livraisons avaient déjà été effectuées. La violence de la mesure, l'incendie des navires plutôt que le débarquement des cargaisons, devait choquer les esprits de tous ceux qui s'adonnaient à un tel commerce depuis quelques années déjà. Il fallait leur montrer qu'ils pouvaient perdre très gros, non seulement le prix de la cargaison, mais aussi celui du navire. Au-delà de ces considérations, on peut penser que ce commerce avait débuté lorsque dans les années 960, al-Mu'izz avait donc ordonné

16 Jawdharī, *Sīrat Jawdhar*, éd. p. 134, tr. p. 129.

17 Jawdharī, *Sīrat Jawdhar*, éd. p. 137-138, tr. p. 132-133.

18 Citarella, « The relations of Amalfi with the Arab world before the Crusades », p. 310.

19 Mas Latrie, *Traité*s, p. 11-12. Heyd, *Commerce*, I, p. 113. Schaube, *Handelsgeschichte*, p. 23-24.

à Nuṣayr d'acheter du bois partout où il était possible d'en trouver²⁰. Nuṣayr ayant quitté ses fonctions en 967, cette demande ne peut être qu'antérieure à cette date. À cette époque, un accord de paix existait entre les Fatimides et les Byzantins depuis 958. Cet accord fut rompu à la suite de l'invasion de la Crète par les troupes du général Nicéphore Phokas à l'été 960. Une nouvelle phase de bataille éclata ensuite entre les deux puissances. Elle se solda par une cuisante défaite des Byzantins en 965. Appelés sur leur front oriental, ils engagèrent alors des négociations et signèrent une trêve vers l'été ou l'automne 967. Al-Mu'izz aurait alors déclaré à l'ambassadeur venu conduire les négociations au nom de Nicéphore qu'il espérait le retrouver prochainement en Égypte²¹. Les premières livraisons vénitiennes débutèrent sans doute dès cette période et ne s'achevèrent qu'au moment où la trêve fut rompue en 971, alors que les Fatimides attaquaient la Syrie et tentaient de réintégrer au *dār al-islām* certaines villes récemment prises par les Byzantins²². On peut rapprocher cette livraison avortée de bois vers Mahdia et Tripoli du message de Nuṣayr au calife en 970. Parmi les dépenses faites par Nuṣayr pour l'entretien de la flotte venue à Tripoli, il y avait en toute logique l'achat de bois à des marchands italiens. Selon nous, la destruction des navires vénitiens sanctionnait une pratique qui durait depuis quelque temps déjà. Une cité comme Venise, spécialisée dans le commerce du bois, du fer, des esclaves, ne pouvait se priver de l'opportunité de commercer avec les Fatimides qui avaient de forts besoins en bois d'œuvre, mais les liens économiques que la cité des Doges bâtissait à ce moment-là avec Constantinople l'emportèrent²³.

Les Fatimides devaient aussi se procurer du fer et de la poix pour construire leurs navires et les calfater. Là encore, les sources qui évoquent cette période ne gardent pas la trace d'un quelconque monopole exercé par l'administration centrale fatimide sur l'extraction du fer qui s'effectuait dans les mines de Bône, Majjana ou à Laribus (cf. figure 1). Ibn Ḥawqal indique simplement que la production de fer était relativement abondante, car cela constituait un des produits du Maghreb exporté vers l'Orient²⁴. Au XI^e siècle, al-Bakrī mentionne des gisements de fer dans la région de Bougie, al-Idrīsī confirme le fait et ajoute que dans la même région, « [on trouve] « des montagnes et les vallées environnantes sont très boisées et l'on apporte de ses districts une résine

20 Jawdhari, *Sīrat Jawdhar*, éd. p. 134, tr. p. 130.

21 Halm, *Empire*, p. 407.

22 Anṭākī, *Histoire*, XVIII, p. 814-817. Ibn al-Dawādārī, *Kanz*, VI, p. 132-133. Idrīs, *Uyūn*, VII, p. 229. Maqrīzī, *Ittī'āz*, I, p. 177-178. Walker, « A Byzantine victory over the Fatimid at Alexandretta (971) », p. 431-440.

23 Heyd, *Commerce*, I, p. 113.

24 Ibn Ḥawqal, *Sūrat al-arḍ*, éd. p. 76, 84, 87, 97, tr. I, p. 72, 81, 84, 95.

d'excellente qualité et du goudron »²⁵. Ces zones étaient toutes sous le contrôle des Fatimides. En toute logique ces produits étaient acheminés à Mahdia pour la flotte, ainsi que pour les ateliers d'armes de la ville. Enfin, les Fatimides pouvaient trouver du goudron végétal à Barqa, mais aussi en Sicile qui exportait de grandes quantités de câbles pour les ancres des navires²⁶.

Avec le transfert de la dynastie en Égypte, le problème de l'approvisionnement des chantiers de construction navale se posa avec plus d'acuité encore.

1.2 *En Égypte : des ressources endogènes limitées*

La question de l'approvisionnement de l'Égypte fatimide en matériaux de construction navale constituait un point fondamental pour une dynastie qui avait bâti une grande partie de sa puissance sur sa flotte de guerre. Il est admis que, sans être totalement dépourvu de ressources, le sol égyptien ne regorgeait pas de ces matériaux si nécessaires à la fabrication et à l'entretien d'une flotte conséquente. Aussi, la dynastie fut-elle dans l'obligation de se procurer ces matières premières le plus souvent hors d'Égypte voire hors de sa zone d'influence. Cette quête permanente, généralement perçue comme extrêmement coûteuse pour les Fatimides, constitua même dans les dernières années un enjeu essentiel pour sa survie. Toutefois, ce manque de ressources pourrait avoir été au moins partiellement compensé par la création d'un habile système de financement de l'achat des matières premières stratégiques.

Comme au Maghreb, les Fatimides privilégièrent certainement les ressources de leurs propres territoires et avant tout de l'Égypte. Cependant, leurs besoins étaient énormes et les ressources locales extrêmement réduites. Le climat, le relief, la qualité des sols, rien ne permettait réellement à de grands arbres de se déployer à partir du sol égyptien. L'Égypte n'est pas connue pour ses forêts, mais les textes indiquent que les Fatimides mirent en place une gestion étroite des forêts d'acacias de Haute-Égypte, seule essence locale utilisable dans la construction navale. Il existait en fait deux types d'acacias en Égypte : le *sant*, présent dans les régions d'al-Ashmunayn, de Qûs, d'Assyût ou encore d'Ikhmîm, et le très rare *labakh*, localisé à proximité du monastère d'al-Qalamûn près du Fayoum, à Ansina près d'Ashmunayn et à Ahnas²⁷. Afin d'éviter les déprédations par trop dommageables en ces temps de besoins accrus en bois, des gardes forestiers surveillaient étroitement la coupe du bois. Il était interdit à quiconque de venir faire des prélèvements sur des arbres qui pouvaient valoir jusqu'à cent dinars. Seules quelques personnes payant un

25 Baqrī, *Masālik*, II, p. 757-758. Idrīsī, *Nuzhat*, éd. I, p. 260, tr. p. 166.

26 Ibn Ḥawqal, *Ṣūrat al-arḍ*, éd. p. 67, 122-123, tr. I, p. 63, 121.

27 Ya'qūbī, *Buldān*, p. 331, tr. p. 186. Maqrīzī, *Khīṭaṭ*, IV, p. 1039-1040.

droit spécial, « le droit d'acacia (*muqarrar al-sant*) », pouvaient couper du bois dans les forêts domaniales. Des employés (*mustakhdamīn*), peut-être les *nā'ibs* dont nous avons déjà parlé à propos de l'administration de l'arsenal, ou plus sûrement leurs auxiliaires locaux, sélectionnaient ce qui pouvait être utilisé pour la flotte (*li-'amal marākib al-ustūl*)²⁸. Au mois d'avril, le bois était donc coupé puis transporté jusqu'aux berges du Nil. En juin, au début de la crue, le bois était chargé sur des embarcations qui venaient le décharger à Fustât, plus précisément au débarcadère dit de l'acacia (*sāhil al-sant*). Un billet mentionnant la quantité de bois contenue dans le bateau était remis au capitaine de l'embarcation au port d'embarquement et la cargaison était vérifiée à l'arrivée afin qu'aucune fraude ne soit possible durant le trajet. Il est explicitement indiqué que ce bois servait en priorité pour la construction des bateaux et des navires de guerre (*bi-rasm 'imārat al-marākib wa-l-asā'il*) et pour les cuisines califales²⁹. La gestion apparemment stricte des massifs égyptiens s'avéra toutefois insuffisante pour alimenter les arsenaux fatimides de la capitale, grands consommateurs de bois d'œuvre.

Les Fatimides disposaient d'autres possibilités d'approvisionnement notamment avec les massifs syro-palestiniens³⁰. En Palestine, à la limite de l'Égypte, les environs de Gaza et d'Ascalon paraissaient relativement boisés, les grands bois de sycomores sont alors cités. Quand les croisés pénétrèrent dans la région, ils incendièrent souvent la végétation locale dont les chroniqueurs donnent parfois une maigre description³¹. Si l'arrière-pays de Césarée comptait quelques arbres qui ne paraissent pas avoir eu beaucoup d'envergure, un peu plus au nord, le Mont-Carmel devait encore être boisé dans les années 1040 lorsque Nāsir-ī Khusraw traversa la région. Il signale le grand nombre d'arbres qui se trouvaient autour de Haïfa et il évoque la construction de bateaux destinés au commerce, les *judhī*, dans le chantier naval de la ville³². Cependant, en Palestine, le massif de loin le plus important s'étendait de l'ouest du mont Hermon (*jabal al-shaykh*) jusqu'aux environs de Baniyas dans le Golan³³. En remontant vers le nord-ouest, la région de Beyrouth était recouverte d'une forêt de pins (*ashjār sanawbār*) dont la surface est estimée par al-Idrīsī à « douze milles dans toutes les directions autour de Beyrouth »³⁴. Les environs de la

28 Maqrīzī, *Khiṭaṭ*, I, p. 298.

29 Ibn Mamātī et Maqrīzī cités par Pellat, *Calendriers*, p. 60, 120.

30 Muqaddasī, *Aqālīm*, p. 185, 188.

31 Muqaddasī, *Aqālīm*, p. 174. Ibn al-Qalānisi, *Dhayl*, p. 138. Albert d'Aix, *Histoire*, I, p. 385-392. Guillaume de Tyr, *Histoire*, II, p. 40-41, 63.

32 Nāsir-ī Khusraw, *Sefer Nameh*, p. 25.

33 Guillaume de Tyr, *Histoire*, III, p. 100, 325, 356, 363.

34 Idrīsī, *Nuzhat*, éd. I p. 371.

ville comportaient quelques mines de fer susceptibles d'être exploitées par les Fatimides³⁵. Les géographes musulmans et les chroniqueurs chrétiens des croisades signalent ainsi la présence de forêts susceptibles d'avoir été utilisées pour alimenter la construction navale égyptienne entre le x^e siècle et l'arrivée des croisés. Près de Tripoli de Syrie, le Jabal 'Akkar, partie septentrionale du mont Liban, portait une couverture forestière dont on ne connaît pas la densité, mais qui se composait des pins et des chênes susceptibles d'être utilisés dans la construction navale³⁶. Vers Jabala, Baniyas, Tortose, les textes signalent des forêts encore exploitées au xii^e siècle³⁷. Le sud du Jabal Ansariyya, ou montagne des alaouites aujourd'hui, dans la vallée de l'Eleuthéros (*al-nahr al-kabīr*), était également exploité de longue date. Ensuite venait le massif du Cassius, le mont Parlier des chroniqueurs chrétiens des croisades. Il était couvert de pins d'Alep alors transportés jusqu'à Lattaquié. La ville tomba toutefois entre les mains des Byzantins pratiquement au même moment où les Fatimides s'installaient dans la région et sa situation fut ensuite relativement instable³⁸. Le massif peut-être le plus densément boisé, celui de l'Amanus (*jabal al-lukkām*), repassa sous le contrôle des Byzantins avant même l'arrivée des Fatimides en Égypte³⁹. Alexandrette et surtout Tināt, principaux ports d'exportation du bois en provenance de ce massif vers les villes portuaires de la côte syro-palestinienne et vers l'Égypte avaient été repris par les forces grecques dans les années 960⁴⁰. Malgré tout, les territoires sous domination fatimide pouvaient assurer une partie non négligeable de la consommation en bois d'œuvre de l'arsenal fatimide de Fustāt. L'intérêt apporté à Tripoli par les Fatimides s'explique à la fois par la volonté de conserver une base navale proche des territoires byzantins, mais aussi parce qu'elle constituait peut-être le principal centre d'exportation du blé syrien vers l'Égypte⁴¹. Le port pouvait en outre constituer un port d'exportation du bois en provenance des massifs forestiers relativement proches. Nāṣir-ī Khusraw indique qu'il se trouvait à Tripoli des navires appartenant au sultan d'Égypte et faisant du commerce pour lui⁴². Ces bateaux pouvaient transporter du bois vers l'Égypte. La même chose est possible pour d'autres

35 Muqaddasī, *Aqālīm*, p. 184.

36 Lombard, « Arsenaux et bois de marine dans la Méditerranée musulmane : vii^e-xi^e siècles », p. 116.

37 Benoît de Accoltis, *Historia Gotefridi*, v, p. 597-598. Raoul de Caen, *Gesta Tancredi*, III, p. 680. Rey, *Colonies franques*, p. 236. Lombard, « Arsenaux et bois de marine dans la Méditerranée musulmane : vii^e-xi^e siècles », p. 115.

38 Elisséef, « al-Lādhikiyya », p. 589.

39 Ibn Ḥawqal, *Ṣūrat al-arḍ*, éd. p. 182, tr. I, p. 180.

40 Iṣṭakhrī, *Masālik*, p. 163. Ibn Ḥawqal, *Ṣūrat al-arḍ*, éd. p. 182, tr. I, p. 180.

41 Bianquis, *Damas et la Syrie*, I, p. 150.

42 Nāṣir-ī Khusraw, *Sefer Nameh*, p. 17.

ports de la région comme Beyrouth par exemple. On comprend mal pourquoi, en effet, plusieurs cités côtières auraient servi de centre d'exportation du bois vers l'Égypte avant l'arrivée des Fatimides et n'auraient plus été utilisées par la suite. L'intérêt porté au contrôle de la Syrie-Palestine par les maîtres du Caire pourrait donc autant s'expliquer par le rôle du blé syrien sur le marché égyptien que par son bois. Il faut cependant avouer que la documentation ne mentionne pas clairement de transfert de bois entre la Syrie et l'Égypte au x^e et au xi^e siècle.

Un tel silence est étonnant, mais pas inexplicable. Le transfert du bois entre la Sicile et l'Ifrīqiyya serait resté dans l'ombre sans le témoignage de la biographie de Jawdhar, composée de documents et de notes internes. Or, on ne dispose pas d'un tel document pour le xi^e et le xii^e siècle. Compte tenu de l'importance du bois pour la dynastie et du monopole que les Fatimides exerçaient sur sa coupe en Égypte, il est tout à fait possible d'envisager que seuls les navires officiels pouvaient transporter les grumes et autres planches à destination de l'Égypte. Cela pourrait expliquer le silence des marchands de la Geniza qui, de toute façon, ne paraissent pas s'être particulièrement impliqués dans ce trafic. Certains califes fatimides possédaient des domaines en Syrie qui étaient parfois administrés par des personnalités qui laissèrent quelques témoignages⁴³. En outre, nous avons vu que durant une partie importante du xi^e siècle, la flotte égyptienne avait connu une activité relativement faible. Ainsi, les besoins en bois de construction navale ne furent sans doute pas toujours importants. Cependant, plusieurs éléments laissent croire que les Fatimides ne purent sans doute pas exploiter aussi complètement qu'ils l'auraient souhaité les massifs forestiers syriens. Parmi ces raisons, il y a tout d'abord la forte hausse de la demande locale provoquée par l'essor urbain que connurent la plupart des villes syro-palestiniennes entre le x^e et le xii^e siècle. Les nombreuses difficultés que les Fatimides rencontrèrent dans leur maîtrise de l'intérieur du Bilād al-Shām à la suite des offensives byzantines, des révoltes multiples, tant celles des tribus bédouines, que celles des cités portuaires, durent handicaper la coupe et le transport du bois vers l'Égypte⁴⁴. Enfin, l'arrivée des Seldjoukides, puis le déclenchement des croisades scellèrent de manière assez certaine les possibilités de transfert de bois en direction de Fustât alors que les besoins augmentaient au fur et à mesure que l'effort naval de la dynastie se renforçait.

Parmi les autres origines possibles du bois utilisé en Égypte après 969, on ne peut exclure la Sicile qui constituait un centre majeur d'approvisionnement de l'arsenal de Mahdia avant la conquête de l'Égypte. Bois, fer, câbles pour les

43 Gil, *Palestine*, p. 225.

44 Bianquis, *Damas et la Syrie*, I, p. 277-318, 415-497. Gil, *Palestine*, p. 366-396, 409-418.

ancres provenaient de l'île que le calife al-Mu'izz conserva sous son contrôle plutôt que de la confier aux Zirides⁴⁵. L'exploitation de ces matières premières et leur exportation vers l'Égypte après 973 ne font en effet pas de doute. De la même manière, la présence à Barqa de grandes quantités de poix, indispensable pour calfater les coques, ne fut sans doute pas totalement étrangère à la décision du calife de conserver l'administration de cette zone entre ses mains ou au moins entre les mains d'hommes de confiance⁴⁶. Les Fatimides pouvaient recevoir du bois en provenance du Maghreb, même si le développement d'une marine conséquente par les Zirides limita sans doute cette possibilité⁴⁷. La relative diversité des ressources qui se trouvaient sur les territoires fatimides suffisait peut-être à satisfaire en très grande partie les besoins égyptiens si ceux-ci n'avaient pas été trop élevés. Une nouvelle fois, cela fut sans doute le cas durant l'essentiel du XI^e siècle où l'activité navale ne faisait plus partie des priorités des califes.

Il s'avère que la perte du contrôle de la Sicile et de l'intérieur de la Syrie coïncida avec une augmentation progressive des besoins de la dynastie en matériaux de construction navale. Il était désormais indispensable pour les Égyptiens de construire de plus en plus de navires afin de résister aux marines européennes. À partir de l'extrême fin du XI^e siècle, les volumes nécessaires à la construction navale égyptienne furent donc bien trop conséquents pour pouvoir uniquement être tirés des forêts sous domination égyptienne. Les Fatimides n'eurent d'autre solution que de s'approvisionner sur le marché privé pour construire leurs flottes.

1.3 *L'approvisionnement sur le marché privé*

En matière d'approvisionnement en matériaux de construction navale sur le marché privé, il faut nettement distinguer deux périodes au cours desquelles les besoins fatimides ne furent pas les mêmes. La charnière est de toute évidence le début du XII^e siècle et les croisades qui placèrent les Fatimides dans une position de dépendance de plus en plus grande à l'égard de leurs fournisseurs principaux, c'est-à-dire les cités italiennes. Elles se livrèrent à une véritable compétition pour obtenir les meilleures clauses commerciales⁴⁸. Durant la première période, celle où les Fatimides pouvaient encore imposer certaines de leurs conditions, il semble que la cité d'Amalfi se distingua

45 Ibn Ḥawqal, *Ṣūrat al-arḍ*, éd. p. 121, tr. I, p. 123.

46 Ibn Ḥawqal, *Ṣūrat al-arḍ*, éd. p. 67, tr. I, p. 63. Idris, *Zirides*, I, p. 44. Dachraoui, *Califat*, p. 274.

47 Idris, *Zirides*, I, p. 123-126, 167-172 ; II, p. 536-538.

48 Cf. dans ce chapitre, le § 3 : « Les Fatimides, la mer et les marchands : une dépendance réciproque ? ».

face à ses concurrentes italiennes. Dès avant 969, les Amalfitains jouaient un rôle majeur comme pourvoyeurs des Fatimides en bois et fer⁴⁹. Les contacts se maintinrent après l'installation de la dynastie sur les rives orientales de la Méditerranée et ce n'est pas par simple souci de justice que le calife fit sévèrement châtier ceux qui s'en étaient pris aux Amalfitains en 996⁵⁰. Dans certains cas, les navires avec lesquels étaient venus les marchands pouvaient être vendus dans leur intégralité ou démontés pour que le bois soit vendu morceau par morceau⁵¹. Les Fatimides achetèrent ainsi un navire aux Génois en janvier 1147, et ils en achetèrent aussi en al-Andalus⁵². Ibn Mammātī, indique qu'il n'existait pas moins de treize catégories de métal et quarante-deux catégories de bois ou pièces de bois, dont plusieurs types de pins (*sanawbar*), du peuplier (*hūr*), du chêne vert (*sandiyān*) et des morceaux de navires (*ḥuṭām al-marākib*) (cf. tableaux 16 et 17)⁵³.

TABLEAU 16 Objets en fer importés en Égypte d'après Ibn Mammātī

| | |
|---|------------------------|
| lingots de fer | couteaux |
| billes de fer/ fer vénitien ^a | viroles en fer |
| fonte | grosses aiguilles |
| fer forgé | lames ou fer génois |
| fer raffiné (acier ?) | clous |
| herminettes | ancres |

a Dozy, *Supplément*, I, p. 225. Goitein, Friedman, *India Traders*, p. 369-370, 590, 592, 609, 612, 649, 652, 672-673.

49 Heyd, *Commerce*, I, p. 99-100.

50 Cahen, « Un texte peu connu relatif au commerce oriental d'Amalfi au x^e siècle », p. 3-8. Cahen, « Le commerce d'Amalfi dans le Proche-Orient musulman avant et après la croisade », p. 291-301. Citarella, « The relations of Amalfi with the Arab world before the Crusades », p. 299-312. Citarella, « Patterns of Medieval Trade, the commerce of Amalfi before the Crusades », p. 531-555. Balard, « Notes sur le commerce entre l'Italie et l'Égypte sous les Fatimides », p. 627-633.

51 Makhzūmī, *Mīnhāj*, p. 11.

52 Schaube, *Handelsgeschichte*, p. 148.

53 Ibn Mammātī, *Qawānīn*, p. 365.

TABLEAU 17 Types de bois ou d'objets en bois importés en Égypte d'après Ibn Mammāṭī

| | | |
|--------------------------------|--------------------------------------|------------------------|
| hampes de lance ? | flèches de <i>sumur</i> ^a | églantine ? |
| rames | gouvernails | morceaux de pins |
| flèches | sapins fins | <i>qawādin</i> ? |
| planches de pins | sapins <i>janawī</i> ? | perches de cyprès |
| Planches rabotées ? | sapins <i>khatwī</i> ? | vergues ^b |
| planches/ poutres | sapins <i>ṣakhrī</i> | piliers de |
| triangulaires ? | | chênes verts |
| échelles | sapins <i>nūlī</i> | pins ^c |
| grumes ? | sapins longs | carrés de chênes ? |
| planches taillées | chevilles ? | carrés de pins ? |
| pins fendus | <i>ṣamīdiqāt</i> ? | <i>morceau de bois</i> |
| poteaux de sapin | mâts | baguettes |
| peupliers | poteaux de chênes verts | morceaux de navires |
| proncs de pins | poteaux de <i>shafūqiyya</i> ? | peignes |
| <i>ḥasaniyyāt</i> ^d | poteaux de pins ronds | chandeliers |

a Il s'agit de l'acacia gommier dont certains spécimens peuvent atteindre six mètres de haut. Cf. Seigue, *La forêt*, p. 165

b Dozy, *Supplément*, II, p. 349.

c Sans doute un dérivé de *lāṭī* : pin. Cf. Dozy, *Supplément*, II, p. 508

d Il se peut que le mot soit une forme corrompue de *ḥusayna* qui est un arbre à petites feuilles. Cf. Lane, *Arabic Lexicon*, II, p. 571.

Ce dernier tableau nécessite quelques commentaires, car certaines expressions ne sont pas toujours très claires. Le texte d'Ibn Mammāṭī comporte semble-t-il deux références à des origines géographiques du fer importées en Égypte, alors que toutes les autres références évoquent plutôt la nature des objets. Il s'agit des expressions *ḥadīd banādiqī* et de *ḥadīd janwī* qui se réfèrent à dur fer vénitien et à du fer génois. Parfois, notamment durant les croisades, les Fatimides choisirent d'acheter des vaisseaux déjà fabriqués ou de confisquer certains navires commerciaux. Ainsi, une lettre qui date de l'année 1100 environ signale qu'un navire originaire d'al-Andalus qui se trouvait dans le port d'Alexandrie fut vidé de ses marchandises « sur ordre du sultan » (*al-markab al-andalusī qad ta'aṭṭala bi-kitāb min 'ind al-sulṭān wa-furriḡha jamī mā fthā*) afin de l'équiper en guerre pour le cas où l'occasion de présenterait d'organiser une expédition vers les côtes de Syrie-Palestine où les Francs maîtrisaient la plupart des cités côtières⁵⁴. Une telle action signifie qu'à ce moment, la marine

54 Bodl. MS. Heb. c. 50, f. 19, recto, l. 12-14, éd. Gil. *Malkhūt*, IV, doc. 785, p. 561.

égyptienne ne disposait pas de navire susceptible de partir en opération. Il demeure difficile de dire si la situation était purement locale, c'est-à-dire liée à l'absence structurelle de navire de guerre à Alexandrie, comme nous avons eu l'occasion de l'expliquer, ou s'il s'agissait d'un problème plus général à ce moment-là de l'histoire de la dynastie. Dans tous les cas, il existait un cadre juridique pour ce genre de réquisition. L'État devait compenser les pertes financières au propriétaire ou au capitaine du navire comme s'il s'agissait d'une location de l'embarcation. En cas de destruction du navire, celui-ci devait être intégralement remboursé à son propriétaire⁵⁵. Cela pourrait aussi expliquer les allocations versées aux marins et aux capitaines dans les cas où les navires étaient vendus ou démontés. L'État fatimide n'avait toutefois aucun intérêt à multiplier ces réquisitions forcées qui répondaient selon nous à une situation d'urgence.

La dernière possibilité pour les Fatimides d'obtenir des matériaux de construction navale consistait à encourager leur commerce en provenance d'Inde, *via* la mer Rouge. Ce commerce est essentiellement connu à travers les documents de la Geniza et ceux-ci ne signalent pas véritablement de trafic de bois d'œuvre depuis l'océan Indien jusqu'à l'Égypte⁵⁶. Peut-être était-ce le coût du transport qui dissuada les Fatimides de faire venir du bois d'Asie, à moins qu'ils aient utilisé leurs propres navires, ou un réseau commercial différent de celui des marchands juifs, ce qu'aucun document connu n'atteste de manière claire pour le moment. Ainsi, au regard de la documentation actuelle, l'Inde ne peut être considérée, si ce n'est de manière anecdotique, comme une zone d'approvisionnement en bois des arsenaux fatimides⁵⁷. Les quelques lettres retrouvées à Qasr Ibrim, à l'extrême sud de l'Égypte, révèlent toutefois que les marchands de la Geniza n'étaient pas les seuls à être actif en mer Rouge et peut-être au-delà⁵⁸. L'existence d'un réseau commercial organisé par et pour l'État fatimide n'est donc peut-être pas totalement à exclure.

Quoi qu'il en soit, d'autres matériaux pouvaient arriver en Égypte par l'océan Indien et la mer Rouge⁵⁹. Le fer (*ḥadīd*), sous forme de lingots ou d'œufs

55 Khaliliyeh, *Maritime Law*, p. 118.

56 Les lettres de la Geniza concernant les marchands de la mer Rouge et de l'océan Indien n'ont en effet qu'une seule référence à du bois d'œuvre amené de l'Inde vers l'Égypte. Cf. Goitein, Friedman, *India Traders*, p. 16.

57 Goitein, Friedman, *India Traders*, p. 17.

58 Plumley, « The Christian Period at Qasr Ibrim », p. 106. Ces lettres, que nous n'avons pu consulter, sont en cours de transcription et de traduction par le Professeur Geoffrey Khan de l'Université de Cambridge. Nous le remercions ici de bien avoir voulu nous fournir quelques renseignements les concernant.

59 Goitein, « From the Mediterranean to India », p. 187-189. Goitein, Friedman, *India Traders*, p. 314-315, 323, 368-370, 575, 589, 665-667, 672.

(*bayd*), apparaît assez souvent dans les lettres qui font état du commerce entre l'Inde et le Yémen. Les contrats mentionnant l'arrivée ou des commandes de fer par certains marchands d'Aden sont relativement fréquents et mettent en évidence qu'il s'agissait d'un produit assez cher. Cependant, les textes ne permettent pas de dire que ce fer était ensuite réexporté vers l'Égypte⁶⁰. Il est difficile d'expliquer cette absence de commerce du fer entre Aden et les territoires fatimides. La difficulté de transporter des matières pondéreuses comme le fer ou le bois entre 'Aydhāb et le Nil explique peut-être ce silence des lettres. S'il est toujours possible de penser qu'à l'instar du bois, le fer qui arrivait à Aden était transféré à Fustāt par des réseaux commerciaux différents de celui des marchands de la Geniza, nous pensons cependant que cette quasi-absence de références au commerce de produits stratégiques entre le Yémen et l'Égypte fatimide correspond tout simplement à la réalité. Les Fatimides n'avaient paradoxalement peut-être pas grand intérêt à ce que des navires de commerce arrivant à 'Aydhāb se chargent de ces produits certes stratégiques, mais pondéreux au détriment de marchandises très recherchées par les marchands européens. Pour les Fatimides, il valait peut-être mieux spécialiser les zones de commerce. Le bois et le fer arrivaient en Égypte *via* la Méditerranée, les produits de l'Inde, ceux qui attiraient les Européens à Alexandrie et à Fustāt, arrivaient par la mer Rouge. Le système de financement de l'approvisionnement en bois, fer ou poix, c'est-à-dire celui géré par le Matjar, favorisait davantage l'importation des matériaux stratégiques par la Méditerranée plutôt que par la mer Rouge. Le Matjar permettait aux Fatimides de se procurer des matières premières stratégiques à moindres frais.

1.4 *Le Matjar : un outil au service de la flotte et du calife*

1.4.1 Création et évolution d'un système

L'importation des produits stratégiques dépendait donc d'un service particulier qualifié de *Matjar* par Ibn Mammātī⁶¹. Selon un système complexe, ce bureau était tout à la fois rattaché au service du Khums et indépendant de ce dernier. La mise en place du Matjar tel qu'il est connu au XII^e siècle fut apparemment l'œuvre du vizir al-Yāzūrī (v. 1050-1058), un « paysan qui ne connaît rien d'autre que le commerce » selon Ibn al-Athīr⁶². Les textes témoignent néanmoins de l'existence d'un proto-Matjar à une date sans doute antérieure

60 Les textes indiquent qu'il existait au moins six différents types de fer. Cf. Goitein, Friedman, *India Traders*, p. 315, note 17.

61 Ibn Mammātī, *Qawānīn*, p. 327.

62 Ibn al-Athīr, *Kāmil*, IX, p. 566. Maqrīzī, *Khīṭaṭ*, I, p. 294 ; II, p. 561-562. Maqrīzī, *Muqaffā*, II, p. 211-230.

au vizirat d'al-Yāzūrī⁶³. D'après Maqrīzī, il existait avant cette date un monopole étatique sur la vente du blé. Issu du milieu marchand, al-Yāzūrī conseilla au calife al-Mustanşir de modifier le système en monopolisant des marchandises plus rentables et dont le cours était moins sujet aux fluctuations. Des marchandises aussi plus stratégiques pour la dynastie⁶⁴. La liste de produits sur lesquels le vizir souhaitait voir l'État exercer un monopole comprenait du miel, du savon, du fer, du plomb, du bois. Les matériaux de construction navale devinrent peut-être, en volume au moins, les principales productions achetées par ce service, mais Makhzūmī et Ibn Mammātī indiquent toutefois que le *Matjar* ne se limita jamais à ces seuls produits⁶⁵.

Alexandrie était le plus grand port dans lequel le *Matjar* exerçait son monopole. Des bureaux du *Matjar* se trouvaient également à Damiette et à Tinnīs. Makhzūmī distingue néanmoins deux types de *Matjar* sans pour autant faire un éclairage suffisant sur ce qui les différençait concrètement. Lorsqu'il mentionne Alexandrie et Tinnīs, c'est d'un « *Matjar* de l'administration Prospère (*matjar dīwānī al-sa'īd*) » dont il est question, alors que pour Damiette, il parle d'un « *Matjar* sultanien Prospère (*matjar sulṭānī al-sa'īd*) »⁶⁶. Le terme même de *Matjar sulṭānī* suggère que les revenus perçus par ce service allaient directement alimenter le trésor personnel du calife dont il faut se rappeler qu'en cas de problème, il servait aussi à appuyer les dépenses du Bureau des constructions navales. Le *matjar dīwānī* et le *matjar sulṭānī* pourraient ainsi constituer deux services distincts, non pas dans leur fonctionnement, mais peut-être davantage par l'affectation qui était donnée aux produits et aux revenus collectés par chacun d'eux. Premier véritable port égyptien sur la route des marchands arrivant de Syrie-Palestine ou d'au-delà, Tinnīs représentait le pendant oriental d'Alexandrie sans en avoir la taille et la renommée⁶⁷. Les deux villes étaient sans aucun doute celles dans lesquelles les quantités de bois, de fer, de poix susceptibles d'être achetées par le *Matjar* étaient les plus importantes. Les matériaux récupérés à Alexandrie et Tinnīs se voyaient en priorité destinés

63 Cahen, « Douanes et commerce dans les ports méditerranéens de l'Égypte médiévale d'après le *Minhāj* d'al-Makhzūmī », p. 257-261. Rabieh, *Financial system*, p. 92-93.

64 Maqrīzī, *Khiṭat*, 1, p. 294.

65 Ces lettres attestent en effet que lorsque le cours de certaines marchandises était particulièrement bas, le marchand pouvait vendre à l'État, à un taux fixe, mais évidemment ici supérieur au prix du marché. D'autre part, lorsque le besoin s'en faisait sentir l'État pouvait obliger les marchands à lui vendre leurs produits, les lettres évoquent de la cire, du lin, de l'huile d'olive. Goitein, *Mediterranean Society*, 1, p. 266-268.

66 Makhzūmī, *Minhāj*, p. 48, 57, 87-88. L'auteur classe du reste Alexandrie et Tinnīs dans la même catégorie.

67 Il existait en fait les mouillages d'al-'Arīsh et d'al-Faramâ, l'antique Péluse, situés entre Gaza et l'Égypte, mais qui ne présentait aucun intérêt commercial.

aux services dans lesquels les besoins étaient les plus importants. Il faut sans doute comprendre ici la construction des navires de guerre, mais peut-être aussi des différentes embarcations de la flottille dite du diwan, c'est-à-dire de l'administration centrale⁶⁸. Quant au *matjar sultānī*, dont il semble qu'il se trouvait uniquement basé à Damiette, il formait presque le parent pauvre de ce système et de ce trio urbain. Il était susceptible de fournir moins de marchandises stratégiques que les autres. Seul le bois apparaît d'ailleurs dans la liste des produits stratégiques que l'on trouvait à Damiette, alors que bois, fer et poix sont cités pour Alexandrie et Tinnīs⁶⁹.

Il se peut aussi que le *matjar sultānī* de Damiette ait contribué à alimenter un service où les besoins en matériaux étaient plus limités. On peut songer à la construction des *‘ushārī*, ces barques de plaisance califales avec lesquelles les califes et les grands du régime aimaient à se déplacer sur le Nil pour assister à certaines cérémonies. À moins que le bois collecté par ce service ait été destiné aux palais et autres pavillons de plaisance⁷⁰. Du fait de l'absence de texte précis, ces hypothèses sont difficiles à étayer davantage, mais il s'avère évident que la création d'un *Matjar sultānī* remonte à l'époque fatimide et non pas à l'époque mamelouke⁷¹. Les marchands étrangers ne devaient de toute façon pas être au courant de ces subtilités administratives et seul le taux d'imposition auquel leurs marchandises allaient être soumises occupait leurs esprits. Les matériaux achetés par les différents bureaux du *Matjar* prenaient tous la même direction, la « *ṣinā'a* protégée de Fustât (*ṣinā'a al-maḥrūsa bi-Miṣr*) » qui centralisait le tout dans ses magasins. Le problème de la traduction de *ṣinā'a* réapparaît ici, car le contexte d'achat de matériaux de construction navale invite à penser à l'arsenal de Fustât. Cependant, plus que l'arsenal, c'est selon nous davantage la *zone d'activité sous contrôle de l'État* qui est sous-entendue ici. Il faut comprendre que la *ṣinā'a* centralisait les arrivages de matières premières et des diverses autres productions, ensuite elle répartissait ce qui était nécessaire entre les services correspondants. Cela explique largement que les services douaniers et l'arsenal aient été si proches l'un de l'autre, tant à Fustât qu'à Alexandrie.

68 Ibn al-Muqaffa', *Egyptian Church*, 111-2, p. 64, tr. p. 108. Ibn Mammātī, *Qawānīn* p. 348.

69 Cahen, « Douanes et commerce dans les ports méditerranéens de l'Égypte médiévale d'après le *Minhādj* d'al-Makhzūmī », p. 227.

70 Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 202.

71 Rabieh, *Financial System*, p. 94.

1.4.2 L'administration et le fonctionnement du Matjar

À l'instar de n'importe quel grand service, le Matjar avait à sa tête un administrateur (*mutawallī al-Matjar*) dont le rôle n'est pas explicité dans les textes, mais dont on comprend qu'il gérait le fonctionnement du service au jour le jour. Il était notamment responsable des achats et des ventes organisés par ou pour le Matjar⁷². L'importance stratégique du Matjar pour la dynastie fatimide impliquait une gestion très stricte des recettes, des finances et des biens acquis en son nom. Aussi, l'administration du *mutawallī* et de ses services devait-elle passer sous les fourches caudines d'un collège de quatre hauts fonctionnaires dont certains appartenaient au Matjar. Ces quatre hommes qui exerçaient donc la direction financière du Matjar n'avaient apparemment aucun droit de regard sur le fonctionnement interne et sur les décisions d'achat ou de vente qui émanait du *mutawallī*. Ces hommes devaient vérifier si la comptabilité du Matjar était correctement tenue et s'il ne s'y produisait pas certains détournements d'argent ou de marchandises. Ils vérifiaient les pièces comptables du Matjar mais aussi du Khums ou Quint, le service des douanes qui travaillait en étroite collaboration avec le Matjar, même si les deux organismes étaient théoriquement indépendants l'un de l'autre (cf. figure 41).

Ces fonctionnaires étaient avant tout recrutés pour leur compétence et leur intégrité. Makhzūmī évoque le contrôleur du poste-frontière (*nāzir al-thaghr*) qui était celui qui exerçait la surveillance sur toute la cité, notamment sur ce que faisait le gouverneur. Il avait aussi son mot à dire en matière de gestion comptable de certains services stratégiques. L'auteur cite l'inspecteur du Matjar (*mushārif al-matjar*), le directeur financier (*ʿāmil al-matjar*) et le témoin (*shāhid*) de la régularité des actes passés au Matjar⁷³. Les textes laissent l'impression qu'Alexandrie constituait en quelque sorte le siège du Matjar. Il ne fait pourtant aucun doute qu'il se trouvait en fait sous la dépendance de l'administration centrale qualifiée d'« administration Bienheureuse (*al-dīwān al-saʿīd*) », localisée au Caire, et à laquelle étaient destinées toutes les pièces comptables. Les fonctionnaires principaux des services commerciaux et douaniers d'Alexandrie étaient nommés par le calife ou le vizir. Certains d'entre eux exercèrent parfois des fonctions très importantes avant d'être nommés à Alexandrie. Abū ʿAbd Allah Ḥusayn b. ʿAlī Muḥammad al-Māshīlī (m. 1094) fut vizir en 1062-1063, puis en poste à Tyr avant d'être nommé inspecteur des comptes (*mushārif*) à Alexandrie⁷⁴. Le cadī al-Rashīd (m. 1167), déjà sollicité comme ambassadeur au Yémen par al-Ḥāfiẓ en 1144, fut aussi nommé *mushārif*

72 Makhzūmī, *Mīnhāj*, p. 49.

73 Makhzūmī, *Mīnhāj*, p. 48.

74 Ibn Muyassar, *Muntaqā*, p. 61.

ou *nāzīr* d'Alexandrie en 1163. Il y demeura jusqu'à la prise de la cité par Shirikū en 1166⁷⁵. Ibn Khallikān rapporte que le *cadi*, aussi réputé pour ses compétences scientifiques, n'était guère enthousiaste pour ce poste. Sa nomination forcée pourrait signifier que les autorités centrales, peut-être en mal de personnalités compétentes et à l'intégrité incontestée, durent parfois nommer certains inspecteurs contre leur volonté⁷⁶.

Le besoin croissant de matières premières importées par les cités italiennes ou d'autres pouvait facilement ruiner les finances fatimides. Afin d'éviter la faillite, les Fatimides développèrent un système ingénieux qui permettait de financer l'achat des matériaux indispensables à la construction navale sans trop avoir à puiser dans les réserves du pays. L'État fixait le prix d'achat des produits qu'il souhaitait se procurer à un niveau qui, sans être au niveau de celui du marché, apparaissait comme suffisant pour ne pas décourager les marchands d'en importer. D'après un accord passé entre Pise et les Fatimides en 115 ou 1154, l'État, par l'intermédiaire du Matjar et des services douaniers, s'imposait presque comme l'unique acheteur de ces matériaux, quelles que soient les quantités importées⁷⁷. Les marchands étaient donc certains de pouvoir écouler toute leur cargaison. Cependant, afin de les dissuader de vendre sur le marché privé à un prix naturellement plus élevé, les droits d'importation de ces matériaux étaient relevés par les services du Khums si le marchand déclarait ne pas désirer vendre au Matjar. Il semble qu'un marchand importateur de bois à Alexandrie ne payait donc qu'un peu plus de 12% de droits d'importation s'il vendait le tout au Matjar contre une surtaxe de 30% environ en cas contraire. Le taux normal à payer pour les étrangers importateurs était plus poché de 20% comme nous l'avons vu⁷⁸. Le Matjar réglait en nature la plus grande partie de ce qu'il devait aux marchands européens et peut-être aussi aux autres, notamment aux Maghrébins dont on a vu qu'ils importaient par exemple du fer vers l'Égypte. Les deux tiers du total étaient ainsi payés avec de l'alun et le reste en monnaie. L'alun était présent en abondance en Égypte où il ne trouvait qu'une utilisation limitée. Il était par contre indispensable aux teintureries et peausseries européennes. Certains habitants de l'Égypte fatimide, ceux situés dans les districts près du désert, devaient fournir des contributions en alun sur lequel l'État exerçait un monopole⁷⁹. Vers le mois d'août, les populations convoyaient l'alun jusqu'aux villes portuaires, Alexandrie, Tinnīs et Damiette,

75 Maqrīzī, *Muqaffā*, 1, p. 325. Maqrīzī, *Khiṭaṭ*, 1, p. 472. Ibn Khallikān, *Wafayāt*, 1, p. 75.

76 Maqrīzī, *Muqaffā*, 1, p. 326.

77 Amari, *Diplomi*, p. 243.

78 Makhzūmī, *Mīnhāj*, p. 9, 22.

79 Ibn Mammātī, *Qawānīn*, p. 328. L'auteur indique que les mines se trouvaient en Haute-Égypte et que l'alun était surtout récupéré à Qūs, Ikhmīm, Asyout et Bahnasā'.

où l'état des stocks devait être porté sur des listes tenues par les services du Matjar⁸⁰. Pour inciter davantage encore les marchands européens à importer du bois ou du fer, les Fatimides octroyèrent apparemment quelques remises de taxes supplémentaires à certains de leurs fournisseurs les plus importants, mais il ne semble pas que cela faisait partie du système tel qu'il avait été initialement créé. Cela impliquait évidemment que les services du Matjar soient en collaboration étroite avec les services douaniers du Khums. Il n'est pas impossible que ce système de paiement en alun soit une innovation des années 1070. C'est en effet à partir de ces années-là que les premières allusions à de l'alun apparaissent dans les textes⁸¹. Cela signifie peut-être qu'à l'époque de Badr, le système du Matjar tel qu'il avait été imaginé par al-Yāzūrī fut réformé afin de permettre à la dynastie de dépenser encore moins d'argent dans l'achat de certains produits tout en fournissant aux marchands européens une marchandise qui pouvait les satisfaire puisqu'elle se revendait facilement en Europe pour alimenter les teintureries et les peausseries européennes en plein essor et fortes consommatrices de ce mordant naturel.

Le fonctionnement précis du Matjar reste néanmoins encore assez obscur. Il ressort malgré tout des diverses pièces comptables que devaient fournir tant les services du Khums que ceux du Matjar à l'administration centrale, qu'il existait une sorte de double système. Soit les marchands vendaient directement leurs marchandises au Matjar, soit ils vendaient au Khums qui achetait pour le compte du Matjar. En effet, à Alexandrie et à Damiette, les services douaniers du Khums devaient par exemple fournir le compte (*'amal*) de leurs achats effectués pour le Matjar. Parallèlement, le Matjar, par l'intermédiaire du collège des quatre fonctionnaires, devait, quant à lui, fournir l'état de ce qu'avait acheté le Khums pour le compte du Matjar, et « les bois (*al-akhshāb*) » sont alors explicitement cités, ainsi que l'état des marchandises achetées à chaque navire. Enfin, il devait fournir le bilan des taxes dues aux services douaniers selon ce qu'avait acheté le *mutawallī* du Matjar durant l'année⁸². On comprend mal cette dernière obligation faite au Matjar, mais elle pourrait signifier que le Matjar devait régler des taxes aux services douaniers. La chose semble assez improbable, à moins de penser qu'il s'agissait de taxes perçues par le Matjar pour le compte du service douanier du Khums, taxes ensuite reversées au service à qui elles étaient initialement destinées.

80 Makhzūmī, *Minhāj*, p. 47. Pellat, *Calendriers*, p. 92. Cahen, « L'alun avant Phocée : un chapitre d'histoire économique islamo-chrétienne au temps es croisades », p. 433-447.

81 Cahen, « L'alun avant Phocée : un chapitre d'histoire économique islamo-chrétienne au temps es croisades », p. 433.

82 Makhzūmī, *Minhāj*, p. 47, 48, 57.

Lorsqu'un navire arrivait au port d'Alexandrie, de Damiette ou de Tinnîs, les employés des douanes procédaient à une inspection minutieuse du bateau afin de déterminer son origine, celle des marchands et la nature de leurs marchandises. Toutes les informations étaient consignées par écrits afin d'être exploitées par la suite. Ce devait être à ce moment que l'on demandait aux marchands s'ils souhaitaient vendre leurs marchandises stratégiques au Matjar ou non. S'il s'avérait que les marchands ne possédaient que des produits destinés au Matjar, sans doute étaient-ils autorisés à se rendre avec leurs biens dans les locaux de ce dernier service⁸³. Là, le caissier ou le comptable chargé d'encaisser l'argent et de faire les versements réglait ce qu'il y avait à régler selon les indications fournies par les services douaniers : soit au taux des deux tiers de la somme en alun et le reste en liquide. Il encaissait certainement les droits d'importation au nom du Khums et les lui remboursait par la suite. Les services douaniers possédaient de toute façon le rapport de leur inspecteur pour savoir combien devait rembourser le Matjar.

Dans le cas où le marchand arrivait avec des marchandises destinées à la fois au commerce libre et des produits pour le Matjar, nous pensons que pour faciliter les choses, toutes les opérations devaient se faire sous le contrôle du Khums qui achetait les matières stratégiques au nom du Matjar et les lui transférait par la suite. Il devait là encore se faire rembourser des sommes avancées. Le marchand recevait un bon (*ruq'a*) sur lequel se trouvaient indiquées les quantités vendues, les sommes perçues en liquide et ce qui leur restait à percevoir de la part du Matjar en alun. Après réception des diverses pièces comptables de chacun des services, l'administration centrale vérifiait si les fonctionnaires du Khums et Matjar n'avaient pas trafiqué les chiffres. Le Matjar transférait ensuite les matériaux et les denrées achetées à la « *šinā'a* Protégée » de Fustât dès que cela était possible, c'est-à-dire lorsque la hauteur d'eau dans le Nil permettait la navigation, au mois d'août⁸⁴.

Makhzūmī explique que le Matjar ne constituait pas seulement un organisme d'achat de matériaux, il pouvait aussi mettre en vente un certain nombre de marchandises et il devait fournir le bilan comptable des ventes réalisées et des bénéfices (*fawā'id*, sing. *fā'ida*) tirés de ces ventes. Son administrateur, le *mutawallī al-matjar*, fournissait les fiches journalières des ressources mises en vente. Cela témoigne de la fréquence de ces ventes, ou plutôt reventes, qui participaient du fonctionnement normal du Matjar à la fois acheteur et vendeur pour le compte de l'État. Le *Minhāj* ne dit pas si tous les types de produits acquis

83 Les magasins du *Matjar* paraissent s'être trouvés très près, voire à l'intérieur, des locaux de la *šinā'a* d'Alexandrie bien que rien n'en fournisse la localisation précise.

84 Pellat, *Calendriers*, p. 86, 92.

par le Matjar pouvaient être revendus, mais il semble que oui. Les ventes ou reventes de marchandises par le Matjar devaient néanmoins dépendre de l'état des stocks, surtout pour ce qui concernait les matériaux de construction navale. Cela explique les rapports quasi journaliers qui émanaient du Secrétaire à l'importation, lequel apparaît comme le représentant local de l'administration centrale. Les bénéficiaires ainsi dégagés par ces ventes sur le marché privé servaient sans doute à payer les différents employés du Matjar, mais peut-être aussi à financer les versements en liquide aux marchands. Cette dernière possibilité, qui ne peut toutefois être confirmée dans l'état actuel de la documentation, permet alors d'envisager l'existence d'un système qui, à partir des années 1070 peut-être, permettait une forme d'autofinancement de la construction navale fatimide. Cela implique ainsi que l'achat de matériaux pourrait alors avoir pesé moins lourd sur les finances de la dynastie que ce qui est généralement admis.

Les achats effectués pour le compte du Matjar d'Alexandrie, de Damiette et de Tinnîs servaient, nous l'avons dit, au fonctionnement de ce que le *Minhāj* nomme la « *šinā'a* Protégée de Fustât (*al-šinā'a al-maḥrūsa bi-Miṣr*) » qui était peut-être le nom officiel de l'administration qui regroupait à la fois l'administration des douanes et celle de l'arsenal⁸⁵. Ce système fut semble-t-il assez efficace, car, alors que les flottes signalées pour le XI^e siècle se composaient de vingt à trente navires, au siècle suivant, elles comptaient entre vingt-cinq et soixante-dix embarcations⁸⁶.

2 *Markab al-amīr, Markab al-sultān* : la navigation commerciale aux mains des grands et du calife

Le Khums, le Matjar ou encore la location d'embarcations étaient autant d'éléments qui permettaient à l'administration centrale égyptienne d'assurer une influence sur les activités commerciales. L'intérêt premier de l'État égyptien dans le commerce maritime reposait sur les revenus que cela générait et sur l'importation de matériaux stratégiques. Si aucun document n'indique que l'administration centrale affrétait de navires de commerce pour son propre compte, plusieurs documents font référence à l'implication directe de hautes personnalités de l'État fatimide dans le commerce maritime. Depuis les califes jusqu'à des personnalités de second plan, en passant par les membres de la

85 Sur les arsenaux du monde musulman le dernier article en date est le plus complet cf. Picard, « Les arsenaux musulmans de la Méditerranée et de l'océan Atlantique (VII^e-XV^e siècle) », p. 693-710.

86 Voir le chapitre sur les activités navales fatimides.

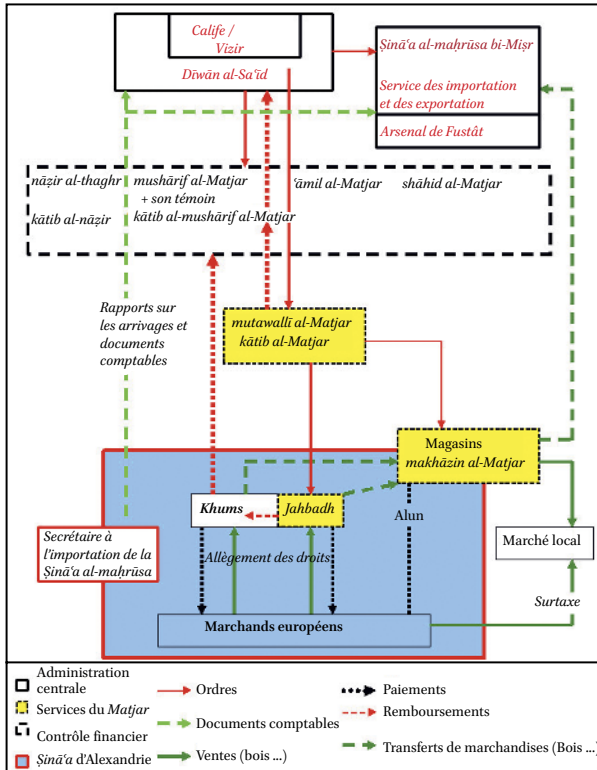


FIGURE 41 L'organisation de la douane d'Alexandrie d'après le *Minhāj d'al-Makhzūmī*

famille califale ou de la cour, on retrouve ces hommes et ces femmes de pouvoir dans le commerce maritime.

Abraham Udovitch a consacré un article important au rapport que les marchands entretenaient avec certains hauts dignitaires de l'État ou de l'administration qui investissaient dans le commerce maritime⁸⁷. Selon lui, les liens des hommes de pouvoir avec les milieux marchands contribuent à expliquer qu'en dépit de la multiplication des taxes non canoniques telles que les évoque par exemple Maqṛīzī, le commerce maritime put se maintenir en Égypte⁸⁸. Cela sous-entendrait que participer à des opérations commerciales en partenariat avec des personnalités permettait d'éviter de payer les taxes et donc que la plupart des marchands avaient peut-être intérêt à monter des opérations avec les hauts fonctionnaires de l'État égyptien. Un tel système, s'il venait à se confirmer, pouvait toutefois entrer en conflit avec les intérêts de l'État lui-même.

87 Udovitch, « Merchants and Amirs : government and trade in 11th century Egypt », p. 53-72.

88 Udovitch, « Merchants and Amirs : government and trade in 11th century Egypt », p. 56-57.

Ainsi, la participation de personnalités de l'État, et même des califes, dans l'activité marchande ne manque pas de poser plusieurs questions. Il s'agit surtout de s'interroger sur le niveau d'implication des grands du régime dans le commerce maritime et sur la nature réelle, privée ou publique, de leur participation à ces activités commerciales.

2.1 *Hauts fonctionnaires et commerce maritime*

La documentation témoigne du rôle que jouèrent plusieurs personnalités de l'État fatimide dans le commerce maritime⁸⁹. Ces personnalités ne s'impliquèrent pas toutes de la même manière dans les activités commerciales. Parmi les fonctionnaires de l'État qui investirent dans le commerce se trouvait un émir (*amīr*), terme qu'il faut ici comprendre comme un gradé, d'Alexandrie. Plusieurs lettres de la Geniza relatives au grand marchand Nahray b. Nissīm, signalent ainsi « le navire de l'émir (*markab al-amīr*) ». Udovitch a proposé d'identifier cet émir comme un des commandants de la garnison d'Alexandrie si ce n'est le commandant en chef⁹⁰. L'émir semble s'être impliqué dans le commerce à plusieurs niveaux puisqu'il était à la fois armateur et commerçant lui-même, ou au moins en partenariat commercial avec des marchands importants d'alors, notamment Nahray, mais aussi sans doute Ibn 'Awkal. Plusieurs lettres rédigées par Nahray ou ses principaux associés évoquent l'activité d'armateur de cet émir qui possédait un ou plusieurs navires de commerce comme le suggèrent les diverses allusions aux « bateaux de l'émir », expression qui apparaît de manière récurrente et sous diverses formes (*marākib al-amīr*, *markab al-amīr*, *markabayn al-amīr*, *qunbār al-amīr*, *qārib al-amīr*)⁹¹. Ces diverses mentions suggèrent qu'il possédait plusieurs navires qu'il louait à des marchands. « L'émir a refusé de prendre cinq dinars un tiers » écrit ainsi Joseph b al-Farah al-Qābisī à Nahray qui souhaitait semble-t-il expédier cinq balles de lin vers Tripoli de Libye⁹². Joseph rapporte que le transport avait pourtant été convenu à ce prix et plusieurs autres armateurs avaient même proposé des tarifs nettement inférieurs allant de trois dinars un tiers à quatre dinars un tiers de droits de fret⁹³. Ce court passage suggère que l'émir en question, avec Mardūk b. Mūsā son agent, souhaitait abuser de sa charge pour exiger un prix nettement

89 Les lettres de la Geniza montrent clairement que cela n'était pas propre aux Fatimides et les allusions à des navires voguant pour le compte d'émirs d'al-Andalus ou d'Ifrīqiyya sont fréquentes.

90 Udovitch, « Merchants and Amirs : government and trade in 11th century Egypt », p. 61.

91 TS 10 J 19, f. 19, recto, l. 9, éd. Gil, *Malkhūt*, II, doc. 180, p. 526. TS 8 J 27, f. 2, recto, l. 6-8 ; ULC Or. 1080 J 167, recto, l. 13, éd. Gil, *Malkhūt*, III, doc. 447, p. 485 ; doc. 448, p. 489-490. ENA 1822 A, f. 9, recto, colonne gauche, l. 19, éd. Princeton Geniza Project.

92 ULC Or. 1080 J 13, recto, l. 12, éd. Gil, *Malkhūt*, III, doc. 509, p. 696.

93 ULC Or. 1080 J 13, recto, l. 9-11, éd. Gil, *Malkhūt*, III, doc. 509, p. 695-696.

supérieur à ceux proposés ailleurs. Il semble, mais le texte est moins explicite, que tous les concurrents de l'émir n'avaient pu charger quoi que ce soit. La raison de cet empêchement n'est pas claire, mais il semble que l'émir en était à l'origine. Sans doute gênait-il les démarches pour tenter d'imposer ses tarifs à tous les autres armateurs.

Les textes montrent en outre que l'investissement de cet émir dans l'activité commerciale dépassait largement le cadre de la seule location de navires. En effet, il était en partenariat commercial avec Nahray. Ainsi, dans un document daté des années 1060, Barhūn b. Šāliḥ, était redevable de cent cinquante dinars à l'émir. Ce dernier fit savoir qu'il interdisait à Barhūn de quitter Alexandrie avant de lui avoir réglé la somme⁹⁴. Là encore, le militaire tentait de faire pression sur ses associés du moment et d'utiliser son pouvoir pour régler des affaires personnelles. Enfin, la forte implication de cet émir dans les affaires transparaît dans une lettre qui signale sa venue à Fustât afin de régler personnellement en justice une affaire dans laquelle il s'agissait de déterminer les montants des droits de transit à payer sur les marchandises qui venaient d'arriver dans la cité⁹⁵. Si dans tous les cas évoqués, les tensions ou les problèmes finirent pas trouver un dénouement pacifique, c'était souvent grâce aux médiateurs, ici Mardūk b. Mūsā, qui était un proche de Nahray et qui s'efforça sans doute autant que possible d'atténuer la portée des tentatives de "passage en force" de l'émir⁹⁶.

Toutes les personnalités de l'État égyptien ne s'impliquèrent sans doute pas autant que ne le fit l'émir d'Alexandrie. D'autres limitèrent leur participation au commerce maritime à la location des embarcations. Parmi les noms qui reviennent fréquemment dans les lettres de la Geniza, on retrouve celui du *cadi* de Tyr, le fameux Ibn Abī 'Uqayl qui apparaît dans une vingtaine de lettres comme armateur. Ibn Abī 'Uqayl connaissait les secteurs où le trafic était le plus intense et où ses navires avaient le plus de chance de trouver des clients. Sur l'ensemble des documents évoquant le transport de marchandises par un navire du *cadi*, huit concernent la zone entre l'Égypte et la côte syro-palestinienne. Cela semble logique tant cette région constituait une zone importante d'approvisionnement de l'Égypte fatimide et le littoral où le *cadi* était le plus influent. Le plus souvent, les lettres indiquent que le navire du *cadi* Ibn Abī 'Uqayl (*markab al-qāḍī*) est arrivé à Alexandrie ou, au contraire, est rentré à Tyr. En dehors d'Alexandrie, aucun autre port égyptien de la côte

94 TS 13J 8, f. 8, l. 16-17, éd. Friedberg Genizah Geniza Project.

95 Bodl. MS. Heb. c. 28, f. 33, verso, l. 10 et sv., éd. Princeton Geniza Project.

96 Udovitch, « Merchants and Amirs : government and trade in 11th century Egypt », p. 64. Goitein, *Mediterranean Society*, I, p. 439. Goitein, *Letters*, p. 48, 118, 158, 172.

n'apparaît. Cela suggère que les navires du *cadi* ne passaient ni par Tinnîs ni par Damiette, mais privilégiaient le plus grand port de la côte. En 1060, une lettre adressée à Nahray b. Nissîm suggère que les navires du *cadi* pouvaient remonter le Nil : « Tu as mentionné dans ta lettre que des gens ont voyagé cette année depuis Alexandrie, mais ici, ils disent que les navires d'Ibn Abî 'Uqayl sont partis de Fustât (*Miṣr*) »⁹⁷. Nous avons déjà eu l'occasion de mentionner les problèmes et les raisons qui purent pousser les Fatimides à limiter la remontée directe depuis la Méditerranée de navires privés⁹⁸. Il est donc fort possible que les navires du *cadi* de Tyr, alors considéré comme un fidèle serviteur de l'État, aient bénéficié d'un passe-droit de la part de l'administration. Cela constituait bien évidemment un avantage sur ses concurrents et cela donnait une raison supplémentaire aux marchands de louer une place sur les navires du *cadi* de Tyr plutôt que sur ceux des autres.

Loin de se limiter à l'aire géographique proche de Tyr, les embarcations d'Ibn Abî 'Uqayl évoluaient entre la Sicile, l'Ifrîqiyya et l'Égypte. La Sicile et l'Ifrîqiyya représentaient deux zones particulièrement dynamiques sur le plan économique avec qui l'Égypte des califes entretenait d'étroites relations. La rupture politique entre les Fatimides et l'émir Ziride al-Mu'izz b. Bādîs qui survint à la fin des années 1040 n'entraîna pas un arrêt des relations économiques. Les navires du *cadi* sont attestés de façon continue entre 1050 et 1067. Des lettres signalent ainsi un navire appartenant à ce *cadi* ayant hiverné à Sfax. Il avait certainement dû s'y trouver bloqué au moment où la saison n'était plus propice à la navigation et il était reparti dès que les vents étaient redevenus favorables. Aucune lettre ne fait allusion aux prix pratiqués par le *cadi* Ibn Abî 'Uqayl pour louer ses navires. La régularité des références à ses embarcations laisse penser qu'à l'inverse de l'émir d'Alexandrie mentionné précédemment, il ne tenta pas de profiter de sa situation pour appliquer des prix trop élevés. Les lettres ne fournissent que peu de détails sur les caractéristiques précises des navires du *cadi*. On sait cependant qu'il possédait plusieurs embarcations, car les textes signalent de manière claire « les navires du *cadi* (*marākib al-qāḍī*) »⁹⁹. Il est cependant difficile de préciser combien de navires il possédait exactement et de quels types d'embarcations il s'agissait. D'après la documentation, au moins un de ces navires était de grande dimension, car il est cité avec cinq

97 TS 8 J 19 f.9, recto, l. 14-15 éd. Gil, *Eretz Yisra'el*, 111, doc. 471, p. 142-145.

98 Voir le chapitre 8, § 2 : « De la terre à la mer : le contrôle du trafic maritime ».

99 Sur l'ensemble des lettres qui évoquent de manière claire les bateaux appartenant à Ibn Abî 'Uqayl, les termes utilisés sont respectivement petit *qārib* (1 mention), *qārib* (2 mentions) et *qārib al-shāmī* (1 mention), *markab* (7 mentions) *marākib* (1 mention), *al-markab al-shāmī* (1 mention) et *al-markab al-kabīr* (1 mention).

cents passagers à son bord, tandis qu'un autre devait être de dimension plus modeste, car il est qualifié de petit *qārib* (*al-qārib al-saghīr*)¹⁰⁰.

Aucun document n'indique que le *cadi* s'impliquait directement dans le commerce ou entretenait un partenariat commercial avec des marchands de la Geniza. Il jouait toutefois le rôle d'agent des marchands (*wakīl al-tujjār*) dans sa ville de Tyr. Un agent des marchands représentait les commerçants ou s'occupait de leurs affaires lorsqu'ils ne pouvaient s'en charger eux-mêmes¹⁰¹. Il touchait une commission d'environ 2% pour cela. Le *wakīl* avait la confiance de tous, car il était généralement un marchand bien installé ou une personnalité éminente de la cité. À Tyr, Ibn Abī 'Uqayl était lui-même à la fois l'autorité et la personnalité la plus éminente de la ville. S'il n'avait pas le titre de *wakīl*, sa demeure servait pourtant de point de rencontre et de vente d'un certain nombre de produits. Certaines lettres suggèrent qu'il abusa parfois de son pouvoir, notamment en refusant de restituer des marchandises qu'il gardait et qui appartenaient à un marchand originaire du Maghreb, mais décédé alors qu'il se trouvait à Tyr. Ibn Abī 'Uqayl ne voulut pas restituer les biens aux héritiers du défunt¹⁰². Il est vrai qu'en tant que juge musulman et administrateur de la ville, il avait le droit de confisquer les marchandises des marchands morts sur place. En tant que *wakīl*, il aurait sans doute dû faciliter la restitution des marchandises aux héritiers et se conformer au droit de la communauté religieuse à laquelle appartenait le marchand. Si d'autres documents de la Geniza laissent penser qu'il existait d'autres *wakīl* à Tyr, Ibn Abī 'Uqayl disposait d'un certain avantage, car son pouvoir sur la ville lui donnait la possibilité d'exonérer de certaines taxes les marchands qui passaient par son entrepôt et peut-être aussi ses navires. Le *cadi* ne se contentait alors certainement que de la commission sur la vente¹⁰³. Pour les marchands, il pouvait donc être très avantageux de passer par l'entrepôt du *cadi* ou d'utiliser ses navires, les deux parties avaient à y gagner. Le volume des opérations commerciales traitées dans l'entrepôt du *cadi* était ainsi plus important et le *cadi* pouvait donc toucher davantage de commissions, ce qui pouvait compenser la non-perception de certaines taxes. L'argent ainsi perçu, ajouté aux taxes qu'Ibn Abī 'Uqayl récupérait par ailleurs sur toutes les autres marchandises qui entraient et sortaient de la ville sans passer par son entrepôt, faisait donc de la charge de gouverneur de Tyr, telle qu'Ibn Abī 'Uqayl l'avait adaptée, une fonction particulièrement rentable. La

100 ENA 2727, f. 38, recto, l. 4-5 ; TS 13 J 17, f. 15, recto, l. 14-15, éd. Gil, *Malkhūt*, III, doc. 489, p. 634, doc. 543, p. 809.

101 Sur le rôle du *wakīl* voir Goitein, *Mediterranean Society*, I, p. 186-192.

102 TS 12. 666, recto, l. 15-18, éd. Gil, *Malkhūt*, IV, doc. 631, p. 94.

103 TS 8 J 22, f. 10, éd. Princeton Geniza Project.

charge étant affermée, on comprend qu'il avait développé un système lui permettant de rentrer assez aisément dans ses fonds et de réaliser de substantiels bénéfices. Lorsque la crise éclata et que la dynastie se trouva affaiblie, la tentation fut grande pour le *cadi* de rejeter la tutelle égyptienne afin d'avoir plus cette obligation d'affermier sa charge et donc de reverser aux Fatimides plusieurs centaines de milliers de dinars si l'on prend pour base ce qui avait été exigé au début de XI^e siècle de la part de Fath al-Qalī lorsqu'il avait pris la charge de Tyr et de Saïda¹⁰⁴. Dans tous les cas, la participation d'Ibn Abī 'Uqayl au commerce maritime se faisait à un autre niveau que celui de l'émir d'Alexandrie qui, bien que davantage impliqué dans le commerce même, jouait sans doute un rôle plus secondaire que le *cadi* qui possédait au moins deux vaisseaux voire sans doute trois, ce qui en faisait un armateur conséquent.

À titre de comparaison, vers la même époque, les lettres de la Geniza signalent que 'Alī Ibn al-Mujāhid, l'émir de Dénia, en al-Andalus, et des îles Baléares¹⁰⁵, ne possédait semble-t-il qu'un seul navire, tout comme le *cadi* de Tripoli de Syrie, Ibn 'Ammār qui possédait un *qārib*¹⁰⁶. Parmi les hautes personnalités de l'Égypte fatimide impliquées dans le commerce, il faut mentionner Nāṣir al-Dawla b. Ḥamdān, général fatimide, mais aussi principal rebelle à l'autorité du calife au moment de la guerre civile¹⁰⁷. Il prit le contrôle d'une grande partie de l'Égypte durant la phase la plus intense de la guerre civile. Il parvint à contrôler toute la façade maritime égyptienne et certaines cités portuaires de Syrie-Palestine. Il n'y a donc rien de surprenant à ce qu'il ait possédé et armé des navires, tout comme son frère d'ailleurs, un certain Fakhr al-'Arab, qui apparaît aussi dans les lettres de la Geniza¹⁰⁸. Il ne semble pas que ces deux hommes aient investi dans plus d'un navire de commerce. Même le vizir al-Yāzūrī ne possédait qu'une seule embarcation, qui est mentionnée sous l'expression de *qārib al-wazīr*¹⁰⁹. Avec ses bâtiments parcourant la Méditerranée à la recherche de marchandises et de marchands à transporter d'un point à l'autre des côtes sous influences fatimides, Ibn Abī 'Uqayl pourrait donc avoir été un des plus grands armateurs de la période.

La fréquence avec laquelle les noms de plusieurs personnalités du régime fatimide reviennent dans les lettres de la Geniza témoigne du développement

104 Voir p. 174-176.

105 Constable, *Trade and Traders*, p. 122.

106 Ts Misc 25, 133, verso, l. 8, éd. Gil, *Malkhūt*, II, doc. 139, p. 396. TS 12, 335, verso, l. 14 ; BM Or 5542, f. 9, verso. l. 9, éd. Gil, *Malkhūt*, III, doc. 487, p. 627 ; doc. 488, p. 632.

107 Bodl. MS. Heb. a.2, f. 20, recto, l. 9, éd. Gil, *Malkhūt*, IV, doc. 748, p. 443.

108 TS 13 J 26, f. 8, recto, l. 13, 14, 17, 22, éd. Gil, *Malkhūt*, III, doc. 556, p. 841-845. TS 13 J 14, f. 2, l. 19, éd. Gil, *Malkhūt*, II, doc. 242, p. 707-711.

109 AIU V A 70, verso, l. 7, éd. Gil, *Malkhūt*, IV, doc. 789, p. 570-575.

du trafic maritime ainsi que des perspectives des bénéfices qu'il était possible de réaliser dans ce domaine. Le fait que les marchands de la Geniza aient utilisé de manière régulière les navires appartenant à ces hautes personnalités ne tient pas, selon nous, à un quelconque usage de la force de la part de ces armateurs d'un type particulier, même si l'exemple de l'émir d'Alexandrie pourrait suggérer le contraire. Les lettres ne font en fait quasiment jamais allusion à des tentatives d'imposer leurs navires et leurs tarifs par la force. Il faut donc comprendre que les navires des cadis, des émirs ou des hauts fonctionnaires ne coûtaient pas davantage que ceux appartenant à des armateurs moins prestigieux. Surtout, comme semble l'indiquer les lettres concernant Ibn Abī 'Uqayl, il se pourrait que les marchands aient vu certains avantages, et pas seulement financiers, dans l'utilisation des navires de tels ou tels grands personnages de l'État. On ne peut exclure que les navires d'un vizir, d'un émir ou d'un cadi fussent considérés comme moins vulnérables face aux pirates en raison du poids politique de leur propriétaire. Il est aussi possible que ces embarcations recevaient généralement un traitement de faveur de la part des autorités douanières ou lorsqu'il s'agissait d'appareiller. On remarque en effet que ces navires étaient souvent les premiers à partir où à arriver et on connaît l'importance, pour les marchands, d'arriver le premier dans un port pour écouler leurs marchandises. Tous ces éléments constituaient autant de bonnes raisons pour les négociants d'utiliser les vaisseaux des grands du régime dont l'implication dans les activités commerciales se faisait essentiellement à titre privé. En effet, il n'y a pas de preuve qu'un homme comme al-Yāzūrī pratiqua le commerce au nom de l'État ou pour défendre les intérêts de l'État égyptien. La chose est plus ambiguë avec les califes.

2.2 *Le calife : un armateur et un marchand*

« Le sultan [d'Égypte] possède à Tripoli des navires qui se rendent en Grèce, en Sicile, au Maghreb pour y faire du commerce »¹¹⁰. Par ces quelques mots rédigés au milieu du XI^e siècle, le voyageur Nāṣir-ī Khusraw atteste de la participation du calife al-Mustanṣir au commerce maritime. L'auteur confirme sa déclaration en indiquant que ce même calife possédait des navires qui mouillaient à Tinnīs. Si la participation au commerce maritime des navires appartenant aux califes ne semble pas faire de doute, il faut toutefois s'interroger sur la nature exacte de cette participation.

110 Nāṣir-ī Khusraw, *Sefer Nameh*, p. 17.

En effet, le calife possédait des navires qui appartenaient au domaine privé (*dīwān al-khāṣṣ*)¹¹¹, mais ces embarcations étaient-elles louées aux marchands à l'instar de ceux du cadī de Tyr ou naviguaient-elles exclusivement pour le compte du calife ? Les lettres de la Geniza permettent une nouvelle fois d'apporter quelques éléments de réponse. Nombre d'entre elles contiennent des allusions non pas au navire du calife, mais au « navire du sultan (*markab al-sulṭān*) »¹¹². La majorité de ces lettres concernent la période d'activité de Nahray b. Nissīm, ce qui correspond aussi à la période du voyage de Nāṣirī Khusraw. Certaines sont toutefois nettement postérieures puisque l'une est datée de juillet 1094 et l'autre de 1141¹¹³. Dans plusieurs d'entre elles l'expression *markab al-sulṭān* désigne sans contestation possible le navire qui naviguait pour le compte de l'émir ziride al-Mu'izz b. Bādīs (r. 1016-1062), car son nom est explicitement cité comme étant celui du propriétaire¹¹⁴. Malgré tout, il n'est pas exclu que quelques-unes de ces mentions concernent non pas l'émir ziride, mais bien le calife fatimide. En effet, il nous paraît quelque peu étrange de considérer que toutes les lettres portant l'expression *markab al-sulṭān* ne se rapportent qu'à l'émir ziride comme cela put parfois être écrit¹¹⁵. Il est clair que la concomitance entre la période d'activité de cet émir, par ailleurs très impliqué dans le commerce maritime, et plusieurs lettres, ne peut qu'ajouter à la confusion. Ces éléments ne constituent pas des preuves suffisantes pour affirmer que les lettres mentionnant le *markab al-sulṭān* se rapportaient uniquement à l'émir ziride.

Une grande partie des documents de la Geniza datent des années 1050-1060 et évoquent des échanges entre l'Égypte, la Sicile et l'Ifrīqiyya. Il n'y aurait donc rien d'étonnant à ce que le calife ait possédé des navires qui naviguaient

111 Maqrīzī, *Iṭṭī'āz*, II, p. 6, 247, 249. Un *dīwān al-khāṣṣ al-Āmirī* est aussi signalé par Maqrīzī. Cf. Maqrīzī, *Iṭṭī'āz*, III, p. 92.

112 Bodl. MS. Heb. 39, f. 29 b, recto, l. 13, éd. Mann, *Jews*, II, p. 174. ENA NS 2, f. 13, recto, l. 14, éd. Princeton Geniza Project. TS 8 J 2911, marge droite, éd. Gil, *Malkhūt*, II, doc. 268, p. 799-800. TS 13 J 23, f. 18, recto, l. 11 ; TS 16. 163, recto, l. 13. TS 8 J 27, f. 2, recto, l. 13, éd. Gil, *Malkhūt*, III, doc. 372, p. 238 ; doc. 373, p. 245 ; doc. 447, p. 485. Ts Misc. Box 8 103, recto, l. 31, éd. Gil, *Malkhūt*, IV, doc. 669, p. 225. TS. Misc. 25, f. 103, l. 20, éd. Goitein, Friedman, *Sefer Hōdū*, III, doc. III-15, p. 150 ; tr. Goitein, Friedman, *India Traders*, p. 622. ENA NS 2, f. 13, recto, l. 14., éd. Princeton Geniza Project.

113 Bodl. MS. Heb. d. 66, f. 79, recto, l. 16, éd. Gil, *Malkhūt*, III, doc. 431, p. 443. TS. Misc. 25, f. 103, l. 20 (cf. note précédente).

114 ENA 2727 6 B, l. 5, 9, éd. Gil, *Malkhūt*, III, doc. 318, p. 49-52. TS 8 J 27, f. 2, l. 17, éd. Princeton Geniza Project.

115 C'est ce que suggère en effet le Professeur Moshe Gil qui, dans l'index d'un de ses principaux ouvrages, classe toutes les lettres portant l'expression *markab al-sulṭān* sous le nom d'al-Mu'izz alors que plusieurs d'entre elles sont pourtant postérieures à la mort de l'émir, dont une de près de 30 années. Cf. Gil, *Malkhūt*, IV, p. 927.

dans ces parages. L'inverse eut même été surprenant. D'ailleurs, en 1024-1025, sept « navires chargés de richesses et de marchandises » furent envoyés vers le Maghreb par ce que Musabbihī appelle *al-ḥaḍra* et que l'on pourrait ici traduire par la résidence califale. Ces bateaux sombrèrent à la sortie du port d'Alexandrie¹¹⁶. Le nom du calife al-Ẓāhir (r. 1021-1035) n'est pas clairement cité, mais l'expression utilisée par l'auteur laisse penser que ces vaisseaux naviguaient pour son compte. Comme le décrit Ibn al-Zubayr, l'émir d'Ifrīqiyya et le calife du Caire s'envoyaient souvent des présents de grande valeur et il est donc fort possible qu'un certain nombre des navires qui sombrèrent en sortant d'Alexandrie contenaient des cadeaux envoyés à l'émir ziride al-Mu'izz b. Bādīs en remerciement des présents que ce dernier avait expédiés un an auparavant¹¹⁷. En dépit de la somptuosité des cadeaux du calife, le nombre de bâtiments expédiés vers le Maghreb paraît bien important pour qu'il se soit agi seulement de cadeaux destinés à l'émir. Il n'est donc pas impossible que sur le nombre de bâtiments certains aient eu une mission commerciale¹¹⁸. Les textes ne sont toutefois pas suffisamment explicites pour être catégorique sur ce point.

D'autres éléments alimentent l'hypothèse d'une association possible de l'expression *markab al-sulṭān* avec des navires du calife. Si l'on regarde de plus près la manière dont les lettres de la Geniza font référence aux navires utilisés par les marchands, on note que les auteurs de la Geniza mentionnent généralement de manière précise le propriétaire du navire, surtout s'il existait un risque de confusion¹¹⁹. Par exemple, les navires des deux cadis de Tyr et de Tripoli sont précisément désignés pour éviter que l'un soit pris pour l'autre. Dans les lettres qui concernent ce « navire du sultan », on note qu'à quelques reprises, l'expression *markab al-sulṭān* est suivie par une précision du type « celui d'al-Mu'izz », comme s'il existait une possibilité de confusion avec un autre sultan. Dans la majorité des cas, l'expression *markab al-sulṭān* est utilisée sans précision, signe qu'il n'existait aucun risque de confusion. Sans vouloir rabaisser la puissance et l'autorité d'al-Mu'izz b. Bādīs, pour les marchands de la Geniza, le véritable

116 Musabbihī, *Akhbār Miṣr*, p. 39.

117 Ibn 'Idhārī, *Bayān*, I, p. 271-272. Ibn al-Zubayr, *Hadāyā wa-al-tuḥaf*, p. 68-69.

118 Hadi Roger Idris explique l'attitude très amène d'al-Ẓāhir à l'égard de son vassal par une forme d'opportunisme destiné à ne pas froisser celui qui au Maghreb représentait « la seule force susceptible de contenir le fanatisme sunnite impatient de secouer le joug fatimido-shiite ». Cf. Idris, *Zirides*, I, p. 152.

119 Shelomo Dov Goitein indique au contraire que les marchands ne mentionnaient par exemple que le titre du propriétaire comme par exemple le « navire de l'émir », le « navire du cadi ». Ceci est généralement vrai, mais le plus souvent ces appellations vagues n'existent que lorsqu'il n'y a pas de risque de confusion. Cf. Goitein, *Mediterranean Society*, I, p. 310.

sultan était le calife fatimide. Lorsqu'en juillet 1094, Nathan b. Nahray écrit sa lettre à Nahray b. Nissīm, l'émir al-Mu'izz b. Bādīs est mort depuis longtemps alors que l'allusion au navire du sultan est toujours employée¹²⁰. Cela pouvait bien sûr être une référence au successeur d'al-Mu'izz, Tamīm (r. 1063-1108), mais il y a selon nous quelques chances que sous ce vocable *sultān*, l'auteur désigne en fait le calife. Dans les années 1140, une lettre mentionne encore la même expression et signale que le navire du *qā'id* et celui du sultan étaient partis ensemble¹²¹. Goitein identifie le *qā'id* de la lettre avec Maymūn d'Alméria, et le sultan en question avec Yaḥyā b. 'Azīz de Bougie¹²². Une telle identification du sultan avec l'homme fort de Bougie n'est pas impossible, mais on peut encore une fois se demander pourquoi ne pas voir derrière le terme sultan, le calife fatimide al-Ḥāfiẓ (r. 1131-1149) qui possédait un navire de commerce en activité.

Dans une lettre échangée entre al-Ḥāfiẓ et Roger II de Sicile dans les années 1130, le calife remercie le roi normand pour la protection qu'il apporta au navire appelé al-'Arūs du nom d'un des poissons les plus célèbres des eaux alexandrines¹²³. Ce navire faisait des opérations commerciales pour le compte personnel du calife et il se présenta dans les eaux de Sicile¹²⁴. Plusieurs lettres de la Geniza mentionnent un navire du même nom et le vocable est souvent associé à l'expression *markab al-sultān* même si cela n'est pas systématique¹²⁵. Là encore, les preuves manquent, mais il n'y avait sans doute pas de confusion possible pour les marchands. La simple mention du navire al-'Arūs désignait automatiquement le navire du sultan, c'est-à-dire un navire appartenant au calife. Ainsi, la correspondance entre le nom d'un navire utilisé par les marchands de la Geniza, le *markab al-sultān* de ces mêmes lettres commerciales et la missive d'al-Ḥāfiẓ nous semble trop frappante pour n'y voir qu'une simple coïncidence. À la lumière de ces diverses informations, il nous semble possible d'affirmer que plusieurs des allusions des lettres de la Geniza au *markab al-sultān* et au navire dit al-'Arūs correspondent en fait à au moins un navire que les services califaux louaient à des marchands privés comme pouvaient le faire les différents émirs ou les cadis de l'époque. Les califes étaient donc sans doute des armateurs comme les autres.

Toutefois, la puissance et la richesse des souverains leur permettaient d'armer des navires commerciaux pour leur compte personnel uniquement.

120 Bodl. MS Heb. d.66, f. 79, recto, l. 16, éd. Gil, *Malkhūt*, III, doc. 431, p. 441-444.

121 TS 12. 290, l. 2-9, éd. Princeton Geniza Project.

122 Goitein, *Mediterranean Society*, I, p. 310.

123 Idrīsī, *Nuzhat*, éd. I, p. 344, tr. p. 242.

124 Qalqashandī, *Ṣubḥ*, VI, p. 448. Canard, « Une lettre du calife al-Ḥāfiẓ à Roger II », p. 133.

125 ENA NS 2, f. 13, recto, l. 14, éd. Princeton Geniza Project. TS 20.69, recto, l. 21 ; Bodl. MS. Heb. b. 3, f. 22, recto, l. 3, verso, l. 3, éd. Gil, *Malkhūt*, III, doc. 380, p. 284 ; doc. 538, p. 796.

C'est ce que suggère en effet cette lettre adressée à Roger II qui indique clairement qu'al-'Arūs naviguait pour le compte du « Bureau privé d'al-Ḥāfiẓ (*dīwān al-khāṣṣ al-ḥāfiẓī*) ». Ce bureau comptait sans doute plusieurs types d'embarcations, notamment « les grandes *'ushārīs* privées (*'ushāriyyāt al-khāṣṣ al-kibār*) » mentionnées par Ibn al-Ṭuwayr qui évoque aussi les « *sumāriyyāt al-khāṣṣ* »¹²⁶. Si les *'ushārīs* étaient plutôt des galères destinées à voguer sur le Nil, certaines prenaient la mer. C'est d'ailleurs à bord d'une galère privée (*'ushārī al-khāṣṣ*) que la famille de Usāma b. Munqidh quitta Le Caire pour Damiette¹²⁷. Rien n'indique toutefois qu'al-'Arūs appartenait à la famille des *'ushārīs*. Il n'est pas interdit de penser qu'à l'intérieur des territoires sous la dépendance directe des califes, c'est-à-dire seule l'Égypte à ce moment-là, le droit d'armer l'intégralité d'un navire pour son propre compte était réservé au calife seul. C'est ce que suggère indirectement l'interdiction que l'émir Yaḥyā b. Tamīm adressa en 1117-1118 au gouverneur de Gabès qui souhaitait armer un navire commercial pour son compte seulement. L'émir ziride rappela au gouverneur que ce droit n'appartenait qu'à lui¹²⁸. Si cette pratique se confirmait en Égypte, cela pourrait expliquer le fait que les cadis ou les émirs égyptiens n'aient eu que l'autorisation de louer leurs navires à des marchands et non pas les armer pour leur propre compte.

Cette lettre permet d'apprendre qu'un agent commercial (*wakīl*) se trouvait à bord du navire du calife. L'identité de cet homme n'est pas révélée. Il s'agissait peut-être d'un marchand recruté pour l'occasion, un spécialiste qui connaissait les produits et les prix afin de faire réaliser au souverain les meilleures affaires possible. Le calife bénéficiait d'autres avantages que celui de pouvoir armer tout un navire commercial pour son compte. Nous avons vu qu'en Égypte, sur les trois ports de la façade méditerranéenne, Damiette était le siège du Matjar sulṭānī dont nous pensons qu'il achetait des produits, non pas pour l'administration centrale, mais pour le bureau privé des califes fatimides. D'autre part, la lettre d'al-Ḥāfiẓ semble confirmer qu'il existait bien, dès cette période, des arrangements commerciaux entre la Sicile normande et l'Égypte fatimide. Le calife indique à son interlocuteur que les navires siciliens, notamment ceux qui naviguaient pour le compte personnel de Roger II ainsi que ceux de son amiral en chef, Georges d'Antioche, et de deux ambassadeurs siciliens envoyés en Égypte, continueraient de bénéficier de tarifs préférentiels « soit comme droit d'importation (*ḥaqq al-wurūd*) dans la ville frontière d'Alexandrie (*thaghr al-Iskandariyya*), puis à Fustât, soit comme droit d'exportation (*ḥaqq al-ṣudūr*)

126 Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat*, p. 201.

127 Ibn Munqidh, *I'tibār*, éd. p. 25, tr. p. 129.

128 Ibn al-Athīr, *Kāmil*, x, p. 529.

de ces deux villes »¹²⁹. La lettre indique clairement qu'il s'agissait de poursuivre cette pratique. Cela implique qu'elle avait été initiée auparavant et qu'elle était confirmée du fait de l'attitude encore exemplaire de Roger II, même en cette période de croisades. Plusieurs textes postérieurs à la lettre attestent qu'un traité fut passé entre l'Égypte et la Sicile en 1142-1143¹³⁰. Si la lettre du calife prouve qu'il existait au moins un traité antérieur ou, à défaut, des accords plus personnels, peut-être le traité de 1142-1143 visait-il à étendre ces allègements de droit à tous les navires siciliens.

Dans tous les cas, les divers documents indiquent que les califes du Caire ne se contentaient pas de prélever des taxes sur les produits entrant ou sortant d'Égypte par la mer. Par l'intermédiaire de leur diwan privé, du Matjar sultarien et en armant des navires de commerce qu'ils pouvaient soit louer aux marchands, soit utiliser pour leur compte personnel, ils prenaient une part active au commerce maritime. Cela contribuait à renforcer le rôle commercial de l'Égypte fatimide et cela faisait des califes des acteurs centraux du commerce maritime. Le rapprochement constaté entre les deux personnalités qu'étaient al-Ḥāfiẓ et Roger II, les droits accordés par le calife aux navires du roi et sans doute aussi aux bâtiments commerciaux siciliens soulèvent la question plus large du rapport que les Fatimides entretenirent avec les marchands européens, notamment ceux issus des cités italiennes.

3 Les Fatimides, la mer et les marchands : une dépendance réciproque ?

Les chapitres précédents ont pu montrer les liens qui rapprochaient la dynastie fatimide et le milieu des marchands. Le poids des hommes issus du milieu des marchands, comme les frères al-Tustarī, dans l'administration fatimide à l'époque du calife al-Mustanṣir est assez bien connu¹³¹. En substance, l'un de ces frères, Abū 'Alī, exerça temporairement la charge de vizir en 1064. Il avait auparavant été secrétaire du Trésor (*kātib al-māl*). Un de ses frères fut secrétaire du bureau (*dīwān*) chargé des affaires de Syrie et de Palestine. La propre mère d'al-Mustanṣir était d'ailleurs une ancienne esclave nubienne vendue au calife al-Zāhir par Abū Sa'd al-Tustarī, le père des deux hommes cités précédemment. L'implication des plus hautes personnalités de l'État dans le commerce permet

129 Qalqashandī, *Ṣubḥ*, VI, p. 449.

130 Ibn Muyassar, *Muntaqā*, p. 135. Romuald de Salerne, *Chronicon*, cité par A. Schaube, *Handelsgeschichte*, p. 147. Qalqashandī, *Ṣubḥ*, VI, p. 458-463.

131 Gil, *Tustarīm*, p. 37-45.

d'expliquer les rapports étroits qui furent peu à peu tissés entre les milieux marchands et l'État qui partageait des intérêts non négligeables avec ces individus qui contribuaient à importer en Égypte des marchandises essentielles à la fois au prestige de la dynastie, au fonctionnement de l'État et qui payaient des taxes à l'administration.

Il s'agirait toutefois d'aborder les rapports entre les Fatimides et les marchands européens. La présence des marchands européens, notamment les Italiens, dans l'Égypte des califes a été abordée de longue date dans plusieurs travaux bien documentés. Les relations entre les Fatimides et les Italiens ne dataient d'ailleurs pas de l'époque égyptienne, mais remontaient à l'Ifrīqiyya¹³². Les diverses sources permettent de voir évoluer la relation qui unissait la dynastie fatimide aux marchands européens. L'hypothèse que nous souhaiterions explorer ici est celle du passage d'une situation de dépendance réciproque et relativement symétrique dans laquelle les besoins des uns et des autres étaient à peu près équivalents et où chaque partie trouvait son compte, à une situation dans laquelle les Fatimides virent leurs besoins augmenter plus vite que ceux des marchands européens, créant ainsi une dépendance asymétrique au profit des marchands.

3.1 *De l'équilibre des besoins*

Comme l'a expliqué Claude Cahen, la richesse et la puissance d'un État se mesuraient davantage à ses importations qu'à ce qu'il vendait à l'extérieur¹³³. Les Fatimides n'échappaient pas à la règle et, par conséquent, les autorités égyptiennes visaient à décourager le plus possible les exportations, surtout s'il s'agissait de productions jugées indispensables à la puissance de la dynastie. Nous avons vu que l'objectif de cette dernière était d'attirer le plus de marchandises possible en Égypte afin que tous les voyageurs puissent s'extasier sur la richesse et la qualité des produits qu'il était possible d'acheter sur les marchés de Fustât. Il faut bien reconnaître que les Fatimides réussirent assez bien dans ce domaine. Le système douanier, notamment le *Khums*, contribuait à assurer la réalisation de ces objectifs.

Les cités italiennes furent sans doute les premières à comprendre l'intérêt que suscitaient leurs ressources naturelles pour les Fatimides. Dès avant 969, et pour autant que les sources permettent d'en juger, il semble que les Amalfitains

132 Cahen, « Le commerce d'Amalfi dans le Proche-Orient musulman avant et après la croisade », p. 291-301. Citarella, « The relations of Amalfi with the Arab world before the Crusades », p. 299-312. Citarella, « Patterns of Medieval Trade, the commerce of Amalfi before the Crusades », p. 531-555.

133 Cahen, « Douanes et commerce dans les ports méditerranéens de l'Égypte médiévale d'après le *Minhādij* d'al-Makhzūmī », p. 265.

s'étaient déjà fortement impliqués dans le commerce avec les Fatimides, notamment dans la livraison de bois et fer, mais aussi d'esclaves¹³⁴. Les contacts se maintinrent après l'installation de la dynastie sur les rives orientales de la Méditerranée¹³⁵. Le passage des Fatimides en Égypte fut sans aucun doute considéré comme une très bonne chose par une cité comme Amalfi qui entretenait les meilleures relations avec ces musulmans. Si nous doutons fort que les Amalfitains aient apporté leur concours direct à l'attaque de l'Égypte, il est clair que ces derniers avaient intérêt à ce qu'une dynastie avec qui ils entretenaient de très bonnes relations s'empare d'un territoire où les marchands pourraient peut-être plus aisément qu'auparavant se procurer des marchandises revendues avec beaucoup de bénéfices en Europe. Les Fatimides eux-mêmes avaient tout intérêt à ce que les Amalfitains continuent de collaborer avec eux comme l'atteste de manière indirecte la dure répression qui toucha les pillards des biens amalfitains en 996¹³⁶. Ainsi, entre la cité italienne et les Fatimides, les relations commerciales se poursuivirent et s'amplifièrent. Les Amalfitains pouvaient venir en nombre visiter les plus riches boutiques du « marché des lanternes (*sūq al-qanādīl*) », au nord de la mosquée de 'Amr, à Fustât, où l'on pouvait trouver des marchandises venant de « toutes les parties du monde »¹³⁷. Vers 1060, une lettre signale ainsi l'arrivée à Alexandrie d'un navire avec des marchands d'Amalfi¹³⁸. Un autre document signale l'arrivée à Alexandrie de cinq marchands *Rūms* avec du bois. L'un d'eux est identifié comme originaire d'Amalfi et un autre de Gênes¹³⁹. Enfin, Benjamin de Tudèle (m. 1173) signale encore les Amalfitains à Alexandrie vers 1169-1170¹⁴⁰.

Avec ces derniers documents, l'on comprend que les Amalfitains n'étaient évidemment pas les seuls à vouloir pratiquer le commerce avec les Fatimides à une époque où le réveil économique de l'Europe occidentale et sa croissance démographique permettaient d'espérer des profits importants de la revente de ces marchandises exotiques sur les foires d'Europe. En effet, au XI^e et davantage

134 Heyd, *Commerce*, I, p. 99-100.

135 Cahen, « Un texte peu connu relatif au commerce oriental d'Amalfi au X^e siècle », p. 3-8. Cahen, « Le commerce d'Amalfi dans le Proche-Orient musulman avant et après la croisade », p. 291-301. Citarella, « The relations of Amalfi with the Arab world before the Crusades », p. 299-312 ; Citarella, « Patterns of Medieval Trade, the commerce of Amalfi before the Crusades », p. 531-555. Balard, « Notes sur le commerce entre l'Italie et l'Égypte sous les Fatimides », p. 627-633.

136 Anṭākī, *Histoire*, XXIII, p. 447.

137 Nāṣir-i Khusraw, *Sefer Nameh*, p. 69.

138 *Miṣḥarey malaḥ* dans TS 12.338, recto, l. 18-19, éd. Gil, *Malkhūt*, IV, doc. 672, p. 236.

139 Stern, « An original document from the Fatimid chancery concerning Italian merchants », p. 529-538.

140 Benjamin de Tudèle, *Intinerary*, I, p. 157.

encore au XII^e siècle, d'autres Européens, mais avant tout des Italiens, s'aventurèrent à leur tour dans les eaux égyptiennes. Les Vénitiens avaient entretenu quelques contacts avec les Fatimides jusqu'en 971 au moins. Les liens commerciaux de plus en plus étroits qui les liaient cependant à Constantinople ne leur permettaient pas de commercer aussi facilement qu'ils le voulaient avec l'Égypte. Pour autant, ils renouèrent peu à peu les fils du commerce¹⁴¹. Leur présence est en effet explicitement signalée à Alexandrie par les sources de la cité de Saint Marc en 1039 puis en 1072¹⁴². Au XII^e siècle, le marchand Romano Mariano semble avoir été de plus en plus actif en Égypte à partir des années 1160. Il transporta de grandes quantités de bois entre Venise et Alexandrie¹⁴³. Les Génois et les Pisans ne souhaitaient évidemment pas laisser leurs concurrents directs nouer des relations privilégiées avec l'Égypte fatimide dans le contexte économique de l'Europe. La période des croisades marque l'essor de leur présence régulière en Égypte¹⁴⁴. Les Pisans, à défaut d'évincer leurs concurrents italiens, renforcèrent leur présence à Alexandrie. Le traité géographique d'al-Zuhri à la fin des années 1150 évoque l'importance de la présence pisane dans le port, mais il explique également clairement que d'autres nations marchandes tentaient de se faire une place dans la cité portuaire¹⁴⁵. Il est possible que les Pisans s'imposèrent peu à peu comme les principaux pourvoyeurs de la dynastie pour le bois au moins. Ces matériaux ou produits stratégiques devinrent les principales marchandises que les marchands européens importaient en Égypte afin de satisfaire les besoins en augmentation constante d'un régime en lutte pour sa survie.

Si durant tout le XI^e siècle, les autorités égyptiennes avaient toujours apprécié de voir arriver les marchands étrangers avec les matériaux stratégiques, il faut aussi se rappeler que l'activité navale de la dynastie durant cette période s'était semble-t-il fortement réduite¹⁴⁶. Les besoins de la dynastie en

141 En 971, sous la pression de Byzance, le doge de Venise fit incendier des navires qui s'apprêtaient à prendre la mer pour livrer du bois d'œuvre aux ports fatimides de Mahdia et Tripoli de Libye. Cf. De Mas Latrie, *Traité*, 1, *Introduction*, p. 11-12. Heyd, *Commerce*, 1, p. 113. Schaube, *Handelsgeschichte*, p. 23-24.

142 Giovanni Scriba, *Documenti*, 1, doc. 8, p. 7, doc. 11, p. 10. Jacoby, « The supply of war material to Egypt in the Crusader period », p. 102-132 ; Jacoby, « Les Italiens en Égypte aux XII^e et XIII^e siècles : du comptoir à la colonie ? » p. 76-89.

143 Balard, « Notes sur le commerce entre l'Italie et l'Égypte sous les Fatimides », p. 627-633.

144 Krueger, « Genoese trade with northwest Africa in the Twelfth Century », p. 377-395. Krueger, « The wares of exchange in the Genoese African traffic in the Twelfth Century », p. 57-71. Kedar, « Mercanti genovesi in Alessandria d'Egitto negli anni sessanta del secolo XI » p. 21-30.

145 Zuhri, *Kitāb al-jahrāfiyya*, p. 229.

146 Cf. Chapitre 2, § 2 « la marine fatimide entre stabilisation et ralentissement (975-1099) ».

bois d'œuvre ou en fer avaient pu être contenus et devaient être inférieurs à ce qu'ils avaient dû être dans les années 950-970. Dans tous les cas, les événements survenus en Méditerranée dans la seconde moitié du XI^e siècle et le déclenchement de la croisade modifièrent totalement les termes de l'échange entre les cités marchandes italiennes d'abord, mais plus généralement entre les Européens, et les Fatimides.

3.2 *Déséquilibre des accords*

Au XII^e siècle, les références à la présence de marchands italiens à Alexandrie se multiplièrent tant dans les sources arabes que latines, alors que paradoxalement la situation politique et militaire se tendait entre le califat fatimide et les Européens engagés dans les croisades. À partir du début des années 1150, les Fatimides décidèrent de relancer les opérations navales après une longue période d'accalmie. Les chantiers fatimides durent alors fournir un grand nombre de navires et il n'est pas sûr que les entrepôts aient contenu assez de bois d'œuvre. À partir de cette époque, le sursaut naval exigé par le vizir al-ʿĀdil b. Sallār (v. 1150-1153) et poursuivi par ses successeurs durant toute la décennie, plaça la dynastie dans une situation de demande accrue. Cela ne manqua pas d'être exploité par les Italiens. Conscients qu'une période s'achevait et qu'un nouveau cycle économique débutait, les marchands comprirent qu'ils pouvaient désormais imposer leurs conditions à une dynastie de plus en plus aux abois. Les Égyptiens disposaient certes de marchandises très recherchées en Europe, mais ils se trouvaient dans l'obligation de lutter non plus pour sauver un petit bout de territoire situé à plusieurs jours de mer, mais tout simplement pour leur survie¹⁴⁷.

La position des Italiens en général et des Pisans en particulier leur conférait désormais un certain pouvoir de négociation qu'ils ne paraissent pas avoir eu auparavant. La situation n'était pas nouvelle, l'Égypte avait toujours connu un déficit en matériaux de construction navale, même si celui-ci a peut-être été exagéré. Le système douanier développé par les administrateurs fatimides avait, selon nous, longtemps préservé les finances de la dynastie. La condition de ce fonctionnement reposait sur le respect des règles et tarifs déterminés par l'administration centrale. Il fallait aussi que le contexte militaire ne soit pas trop en défaveur de l'Égypte. Il s'agissait de forcer les marchands à accepter les tarifs fixes et inférieurs aux prix du marché pour les matériaux stratégiques. Pour les contraindre, les Fatimides bénéficiaient de l'arme commerciale, celle qui leur permettait de disposer, en Égypte, de produits que les Européens ne pouvaient trouver ailleurs. Il s'agissait d'abord de produits issus de l'artisanat

147 Ibn al-Qalānisi, *Dhayl* p. 315. Ibn Muyassar, *Muntaqā*, p. 145. Maqrīzī, *Itti'āz*, 111, p. 202.

égyptien, le lin notamment puis de plus en plus des produits qui affluaient par la mer Rouge. Toutefois, depuis les années 1060 environ, et surtout depuis les croisades, les conditions politiques avaient largement évolué. Les marchands européens n'étaient plus contraints d'aller en Égypte pour un certain nombre de marchandises qu'ils se procuraient auparavant presque uniquement dans ce territoire. La conquête de la Sicile par les Normands et les difficultés du Maghreb permirent aux Italiens de se procurer plusieurs productions artisanales sans avoir à passer par l'intermédiaire musulman et fatimide en particulier. Le lin égyptien, toujours très réputé à l'époque des croisades, n'était désormais plus le seul lin de grande qualité disponible sur le marché méditerranéen. Une fois conquises par les Francs, les cités portuaires de la façade syro-palestinienne, n'exportèrent plus les productions de l'intérieur des terres vers l'Égypte fatimide, mais vers l'Europe. Les conditions fixées par les cités italiennes pour assister les troupes croisées avec leurs navires et leur permettre de prendre les villes littorales fatimides de Syrie et de Palestine consistaient souvent à demander des quartiers entiers ou, au moins, de bénéficier d'installations commerciales dans ces villes. Les objectifs de ces cités étaient d'éviter le plus possible d'aller en Égypte pour acheter les marchandises qui y étaient auparavant acheminées depuis le littoral syro-palestinien. La perte de ces villes privait donc les Fatimides d'une partie des recettes qu'ils obtenaient auparavant, directement ou indirectement, de la vente aux Européens des produits de ces régions.

Finalement, au milieu du XII^e siècle, seules les épices arrivant par la mer Rouge demeuraient une exclusivité égyptienne. Le système fatimide qui consistait à faire sortir d'Égypte les produits de la mer Rouge et de l'océan Indien par Alexandrie conférait un poids majeur à cette ville portuaire dans laquelle l'administration douanière jouait un rôle déterminant. Peut-être s'agissait-il d'un moyen imaginé par l'administration pour éviter que ces produits ne se retrouvent dans les ports syro-palestiniens en trop grande quantité et où ils pourraient être achetés plus facilement par les marchands européens. Dans tous les cas, l'intérêt qu'avaient les Européens dans ces produits était certes très fort, mais il n'est pas évident que cela ait suffi à garantir aux Fatimides une position de force en toutes circonstances, surtout si leurs besoins en matériaux de construction navale augmentaient plus que de raison par rapport aux périodes précédentes. Or, il se trouve qu'à partir du XII^e siècle, la flotte égyptienne devint peu à peu la seule arme véritablement efficace, non pas tant pour reprendre aux Francs les territoires perdus, mais au moins pour résister et protéger l'Égypte. L'équation était simple, les Fatimides avaient un besoin accru en matériaux de construction navale que désormais seules les cités de la péninsule italienne ou presque fournissaient à la dynastie en vertu d'accords

commerciaux plus ou moins anciens, dont les conditions avaient été fixées dans un contexte nettement plus favorable aux Égyptiens. Les marchands européens comprirent que désormais, sans ces matériaux, la survie de la dynastie se trouvait grandement menacée et que les Égyptiens avaient alors beaucoup plus besoin de bois et de fer qu'eux avaient besoin de poivre, de cannelle ou de lin.

La nouvelle situation, qui s'était progressivement mise en place depuis les années 1110, années durant lesquelles la plupart des villes côtières fatimides avaient été prises par les Francs, connut sans aucun doute une nouvelle étape après la prise de Tyr. L'arrêt, ou en tout cas le fort ralentissement des opérations navales égyptiennes après 1124 contribua à reporter l'échéance. Les besoins en bois et en fer se trouvaient réduits et les Fatimides pouvaient encore paraître maîtriser les termes de l'échange et les opérations commerciales qui se déroulaient sur leur sol. La décision de relancer massivement les opérations navales à partir de 1150 permit aux cités italiennes d'obtenir de nouvelles et très avantageuses conditions commerciales. À la suite de la perte d'Ascalon en 1153, les Fatimides prirent des mesures contre les Pisans accusés d'avoir contribué à la chute de la ville grâce à leur flotte. L'assistance des cités italiennes aux troupes croisées ne constituait en rien une nouveauté. Lors de la chute de Tripoli et de Tyr, des flottes européennes avaient prêté main-forte aux Francs qui disposaient de trop peu de navires. La différence reposait sur le fait que lors de l'affaire d'Ascalon, les Pisans bénéficiaient déjà d'un accord commercial avec les Fatimides. La participation de la flotte pisane à l'attaque des intérêts égyptiens fut donc perçue par Le Caire comme une violation des termes du traité commercial qui autorisait les marchands de la cité à séjourner en Égypte. Des Pisans furent jetés en prison, le fondouk dont ils disposaient à Alexandrie leur fut confisqué et ils furent interdits de séjour en Égypte. À moins de considérer les sanctions des autorités égyptiennes à l'encontre des Pisans comme autant d'opérations visant à satisfaire l'opinion publique égyptienne, ce que nous ne pensons pas, la réaction fatimide semble cohérente. Néanmoins, elle témoigne que les autorités égyptiennes n'avaient pas pris conscience des transformations à l'œuvre dans le commerce et de la situation de dépendance dans laquelle l'Égypte se trouvait désormais placée.

Pise avait des arguments de poids à opposer à l'administration égyptienne, car peu de temps après les sanctions des négociations s'engagèrent. Dès 1154, un accord commercial fut conclu entre les deux parties¹⁴⁸. S'agissant du seul traité dont nous disposons, il est difficile de le comparer à ce qui pouvait exister avec d'autres puissances européennes et donc de savoir si les privilèges

148 Amari, *Diplomi*, p. 241.

ou avantages octroyés aux Pisans étaient importants ou pas. Dans tous les cas, plusieurs éléments laissent en effet entrevoir qu'un accord offrant aux Pisans plusieurs avantages existait déjà auparavant. L'accord de 1154 remettait semble-t-il en cause une situation antérieure qui paraissait plus favorable aux Fatimides. Le traité stipulait donc que les Pisans apporteraient à Alexandrie du bois, du fer et des clous comme cela devait déjà être le cas auparavant, mais selon de nouvelles conditions. Les Fatimides devraient désormais payer toutes ces marchandises aux prix du marché, ce qui n'était donc pas le cas au départ¹⁴⁹. L'assurance de se trouver, contre toute attente, en position de force, et la perspective de profits plus importants encore incitèrent les Pisans à négocier avec des Égyptiens affaiblis. L'accord de 1154 stipulait que même avec les prix plus élevés du marché, l'État, il faut sans doute comprendre le Matjar, devrait se porter garant de l'achat de la totalité des marchandises apportées¹⁵⁰. Avec ces nouvelles clauses, la prééminence dont avaient longtemps disposé les Fatimides sur les Européens n'existait plus. Si rien ne permet de dire que tous les Européens bénéficièrent des mêmes privilèges, il n'en demeure pas moins que les cités italiennes les plus importantes pouvaient obtenir, voire bénéficiaient déjà d'avantages assez comparables à ceux des Pisans comme le suggère, entre les lignes, le traité de Makhzūmī, ou le texte même de l'accord de 1154. Cela constitue une rupture complète et définitive dans l'équilibre commercial relatif qui s'était installé depuis des décennies entre Égyptiens et Européens.

Ces avantages financiers n'étaient pas les seuls privilèges dont disposaient les Pisans. Ils purent récupérer le fondouk dont ils disposaient à Alexandrie et le calife al-Zāfir fut apparemment contraint d'en ajouter un autre à Fustāt que Saladin s'engagea à remettre en état après les troubles des dernières années fatimides¹⁵¹. Les Pisans bénéficièrent aussi du droit d'utiliser leurs propres poids et mesures dans ces fondouks¹⁵². Les Amalfitains avaient eux aussi joui de cet avantage de pouvoir résider dans un bâtiment réservé où ils pouvaient régler seuls leurs affaires. Benjamin de Tudèle affirme d'ailleurs que la trentaine de nations qu'il signale à Alexandrie y avaient toutes leur fondouk¹⁵³. Cette affirmation paraît quelque peu exagérée et elle n'est confirmée par aucune autre source. Si elle venait à l'être, cela signifierait qu'entre les années 1150 et la fin des années 1160, les Fatimides généralisèrent des privilèges initia-

149 Voir notre chapitre consacré au fonctionnement du *Khums* et du *Matjar*.

150 Amari, *Diplomi*, p. 241.

151 Amari, *Diplomi*, p. 243, 248. Heyd, *Histoire*, I, p. 392.

152 Amari, *Diplomi*, p. 258-259. Le privilège en question concerne toutefois l'époque de Saladin et il n'est pas dit qu'il ait existé au temps des Fatimides.

153 Cf. Note Benjamin de Tudèle, *Itinerary*, p. 157.

lement octroyés à quelques nations favorisées, à pratiquement toutes celles avec qui l'Égypte était en contact. Quelques éléments laissent penser que les commerçants originaires de Gênes avaient un accord avec l'Égypte fatimide comme semble l'indiquer l'inscription arabe se trouvant à l'intérieur du cartulaire du notaire génois Giovanni Scriba¹⁵⁴.

Le fait de mettre à la disposition de certaines nations un fondouk particulier ne constituait qu'un des avantages que les Fatimides octroyèrent aux Européens. L'importance des matières stratégiques était telle pour les Égyptiens que, peu à peu, certaines cités italiennes obtinrent des exemptions fiscales. La lettre du calife al-Ḥāfīz au roi Roger II et Makhzūmī témoignent de ces transformations. Les Vénitiens et les Siciliens furent ainsi parmi les cités exemptées du *qūf* à Alexandrie¹⁵⁵. Roger II réussit semble-t-il à faire étendre les privilèges dont bénéficiaient les Siciliens aux marchands de Salerne. L'époque n'était alors clairement plus, pour les Fatimides, à l'application stricte de principes religieux élaborés au x^e siècle. Il s'agissait de se procurer par tous les moyens possibles ces produits stratégiques dont les maîtres de l'Égypte savaient pertinemment que les Européens ne les fourniraient que tant qu'ils trouveraient un intérêt à venir en Égypte, principale terre de transit de ces marchandises orientales si réputées en Europe. Cela explique largement la politique menée par les Fatimides en mer Rouge où ils étaient prêts à tout pour conserver des liens étroits avec les émirs d'Aden, véritables maîtres du commerce en mer Rouge.

Le besoin des Fatimides en matériaux stratégiques ne date évidemment pas de la période des croisades. Les divers avantages accordés, d'abord à quelques Européens privilégiés, puis peu à peu étendus à presque tous, apparaissent comme les prodromes de la disparition d'une dynastie de plus en plus aux abois et contrainte d'accepter les conditions d'échange fixées par les étrangers. Il est clair que la situation s'était inversée par rapport au début de la période étudiée ici et même par rapport au début des croisades. Le rapport de force militaire était depuis longtemps en faveur des Francs et le rapport de force économique tournait aussi à l'avantage des Européens. Si ces derniers cherchaient par tous les moyens à se procurer des marchandises égyptiennes ou qui transitaient par l'Égypte, les Fatimides avaient encore plus besoin que ces marchands livrent des matériaux stratégiques. Il en allait désormais de la survie du régime fatimide. L'urgence de la situation et l'enjeu amenèrent les dirigeants égyptiens d'alors à prendre des décisions politiques, mais aussi économiques funestes à moyen terme. Le système du *Matjar*, qui avait permis aux Fatimides

154 Giovanni Scriba, I, p. xLI ; II, p. 259, doc. 2, p. 273, doc. 3. p. 274. Jacoby, « Les Italiens en Égypte aux XII^e et XIII^e siècles : du comptoir à la colonie », p. 78.

155 Makhzūmī, *Minhāj*, p. 9.

de contrôler les dépenses et d'éviter de faire sortir trop de métaux précieux du pays fut déséquilibré à partir du moment où les prix lui furent imposés. Les dépenses supplémentaires que dut réaliser la dynastie vinrent ainsi s'ajouter aux difficultés politiques internes.

Il n'est pas possible de dire que cette transformation des termes de l'échange causa à elle seule la chute de la dynastie, il faut pourtant comprendre que les Fatimides s'étaient placés dans une situation de dépendance de plus en plus forte à l'égard de la mer ou plutôt des mers qui bordaient leurs territoires. C'était de plus en plus par les mers, pour ne pas dire quasi exclusivement grâce à elles dans les dernières décennies, que les ressources parvenaient en Égypte. La perte de l'intérieur du Bilād al-Shām à partir des années 1070 avait été compensée par la maîtrise que la dynastie avait pu exercer encore quelques années sur les côtes de cette province. Une fois les villes côtières passées sous le contrôle des Francs, et alors qu'en Méditerranée centrale un territoire comme la Sicile leur échappait complètement, l'économie de la dynastie fut de plus en plus dépendante du trafic maritime en provenance de territoires que les Fatimides ne maîtrisaient plus. Les marchands européens pouvaient désormais imposer leurs conditions à une dynastie de plus en plus incapable de résister à la pression religieuse des shaféites ainsi qu'à la pression militaire des Francs et à celle des troupes de Saladin.

Conclusion

Lorsqu'en 1171, Saladin, fervent shaféite, mit un terme à la dynastie ismaélienne, il détruisit dans le même temps un certain nombre d'institutions fatimides relatives à la mer. La mer et la flotte ne semblaient plus devoir jouer le même rôle pour le nouvel homme fort du monde musulman. Pourtant, très vite, Saladin comprit qu'une marine active était indispensable pour mener à bien son projet contre les Croisés. Les institutions détruites représentaient sans doute ce qu'il y avait de plus abouti pour mettre en place, en Égypte, une flotte efficace et notamment pour obtenir du matériel de construction navale. Saladin dut se résoudre à réhabiliter, moyennant parfois quelques légères modifications, certaines des institutions dissoutes quelques années plus tôt¹. Il s'agissait de la preuve que les Fatimides avaient atteint, dans le domaine de la construction navale, un niveau qu'il était difficile de dépasser. Toutefois, comme nous l'avons vu, le lien entre les Fatimides et la mer ne se limitait pas à la seule construction navale et à l'activité des flottes. Les opérations navales ne constituaient en fait que l'aspect le plus connu de cette relation, car le plus spectaculaire et, par conséquent, le plus décrit par les auteurs. Les sources témoignent que la dynastie ismaélienne conféra progressivement, parfois de façon programmée, parfois de façon involontaire, voire sous la contrainte, un rôle central à l'espace maritime et construisit avec la mer une relation complexe dans laquelle la dynastie puisa à la fois une partie de sa légitimité, de sa puissance, mais entra aussi peu à peu dans une relation de dépendance à l'égard de cet espace d'où arrivaient les richesses qui contribuaient sans doute plus qu'on n'a voulu l'admettre à l'existence de la dynastie.

1 La mer, source de légitimité

Par un habile travail de communication initié par le calife d'al-Mu'izz et le cadi al-Nu'mān, les hommes à la tête de la dynastie réussirent à imposer l'idée que les imams ismaéliens, grâce à leurs liens avec le prophète de l'islam et donc avec Dieu, disposaient d'un véritable pouvoir sur les vents et la mer. Le calife al-Mu'izz comptait mettre à profit les victoires des flottes fatimides contre les marines ennemies, chrétiennes notamment, pour justifier des prétentions

¹ Lev, *Saladin in Egypt*, p. 132-135, 167-168.

universalistes des imams ismaéliens face à leurs concurrents, les Abbassides de Bagdad et les Umayyades d'al-Andalus. Dans cette logique, à travers le prestige et la puissance que conféraient les navires de guerre aux califes ismaéliens, la maîtrise de la mer devint une sorte de preuve et de justification du pouvoir temporel, mais aussi spirituel que les Fatimides prétendaient exercer sur l'ensemble du monde musulman. Une large partie de l'ismaélisme s'appuyait d'ailleurs sur des éléments de mystique et d'ésotérisme qui facilitaient cette construction allégorique. Du règne d'al-Mu'izz date ainsi la mise en place des premiers éléments de ce que nous avons appelé la « légende maritime fatimide », amplifiée au cours des siècles par certains auteurs au premier rang desquels Maqrīzī.

Toutefois, à l'instar de toute légende, elle s'appuyait sur une série d'actes tangibles qui allaient de la fondation de Mahdia, première capitale musulmane directement située sur le littoral, signe annonciateur que désormais les Fatimides n'avaient rien à redouter de la mer, aux victoires navales. Celles-ci furent utilisées comme autant d'épisodes d'un récit revu et corrigé à l'aune des intérêts du moment. Il s'agissait pour le calife de légitimer sa dynastie et sa filiation avec le prophète de l'islam. Alors que les Abbassides s'avéraient incapables de défendre leurs sujets contre les offensives byzantines, et que le calife umayyade pactisait avec ces mêmes ennemis de l'islam, les navires fatimides remportaient d'éclatantes victoires contre les flottes grecques et effectuaient des raids victorieux sur les cités de la péninsule italienne. Le calife al-Mu'izz n'avait sans doute pas prévu toutes les implications ultérieures de ce qu'il avait imaginé dans les années 950-960, dans un contexte de lutte contre les Byzantins, les Abbassides et les Umayyades. Plus d'un siècle après sa mort, les hommes forts du Caire, dans un tout autre contexte politique, enrichirent la construction intellectuelle initiale par le développement de nouveaux éléments – les cérémonies de départ et de retour des expéditions navales – qui, tout en ajoutant un caractère très concret aux discours parfois trop théoriques et inaccessibles au commun des musulmans, alimentèrent la construction mythologique du destin naval fatimide. Il est intéressant de noter que le lien entre le pouvoir temporel de la personne de l'imam-calife et l'armement de la flotte fut clairement perçu par la population égyptienne. Cela explique que le vizir al-Afḍal, désireux de réduire à néant le pouvoir et l'autorité du calife al-Āmir, ne se contenta pas de se faire surnommer *Shāhanshāh* (le roi des rois), et de transférer à Fustât tous les grands diwans, il confisqua aussi au calife la possibilité d'armer les navires de guerre en concentrant dans son propre palais appelé le « Palais de la royauté (*dār al-mulk*) », à Fustât, tous les équipements destinés à la flotte. On comprend dès lors l'enjeu idéologique qu'il y eût pour les

Fatimides à maîtriser la mer ou, au moins, à en donner l'illusion, et à contrôler très strictement la construction navale.

L'insistance de certaines sources composées à l'initiative du pouvoir sur les victoires navales a eu tendance à faire oublier que la marine fatimide ne fut pas toujours victorieuse, même au temps de sa plus grande efficacité, et que l'activité navale fatimide ne fut jamais continue. L'étude de la documentation a permis de mettre en évidence que l'activité des flottes subit des ralentissements ou des coups d'arrêt qui durèrent parfois longtemps. Les phases de ralentissement étaient essentiellement liées à la redéfinition de nouveaux objectifs politiques et de nouvelles stratégies dans lesquelles la flotte ne jouait plus qu'un rôle secondaire, notamment à partir du moment où les Fatimides s'emparèrent de l'Égypte et de la Syrie-Palestine. Malgré tout, c'est le souvenir d'une dynastie active et victorieuse sur mer qui est resté chez les auteurs postérieurs parfois de plusieurs siècles, notamment chez Maqrīzī qui joua un rôle considérable comme passeur de cette légende maritime fatimide. En outre, les textes témoignent que la puissance navale de la dynastie reposait moins sur la géographie des territoires sous contrôle fatimide que sur la volonté politique des hommes à la tête du califat. À l'inverse d'Ibn Khaldūn, qui voyait dans le XII^e siècle et les croisades une période de disparition du pouvoir naval fatimide, il nous a semblé que cette période constituait le moment où la dynastie, alors dans la phase la plus difficile de son histoire et confrontée à une contraction sans précédent de sa surface littorale qui aurait pu sonner le glas de toute activité navale, faisait preuve de ses capacités navales et mettait en évidence que le destin naval fatimide ne tenait pas seulement du mythe, mais reposait sur une organisation navale réfléchie qui suivait ce que l'on pourrait presque appeler une pensée navale.

2 Une pensée navale fatimide ?

À plusieurs égards, l'organisation navale adoptée par la dynastie fatimide nous a semblé procéder d'une véritable pensée navale qui ne fut évidemment pas aussi clairement formalisée que celle du Royaume-Uni ou du royaume de France des XVII^e et XVIII^e siècles. On retrouve ainsi des traces de cette pensée dans plusieurs textes. La pensée navale est d'abord un discours d'où naît une doctrine stratégique suivie de règles tactiques à laquelle les chefs des forces navales doivent obligatoirement se référer dans la préparation et l'exécution de toutes leurs opérations. Surtout, la pensée navale tient compte des obligations politiques, militaires et économiques et des contraintes géographiques.

Elle est susceptible d'évolution en fonction de modifications survenant dans le pays ou à l'extérieur. Enfin, la pensée navale peut être profondément influencée par une idéologie².

Il nous semble que cette définition peut s'appliquer aux Fatimides dont l'idéologie influa fortement sur l'organisation navale qu'ils développèrent. Il faut reconnaître qu'en dépit de la vaste entreprise de communication et de propagande à laquelle la mer donna lieu de la part des autorités fatimides, entreprise qui réussit au-delà de toute attente, le califat mit en place une organisation navale singulière qui tenait à la fois compte des diverses difficultés politiques et militaires rencontrées après le transfert en Égypte ainsi que du rôle idéologique conféré à la mer. Cela nous ramène à cette *relation totale* que les Fatimides entretenaient avec la mer. En effet, l'objectif de la puissance navale fatimide était de justifier les prétentions hégémoniques des califes du Caire. Dans la construction idéologique, la puissance de ces derniers reposait notamment sur l'association directe de leur personne et de la flotte par l'intermédiaire d'un certain nombre de manifestations spectaculaires qui allaient de la revue de la flotte aux parades navales « entre les mains des califes », en passant par la visite de l'arsenal par l'imam-calife. Il était donc nécessaire de concentrer au maximum tout ce qui contribuait à la puissance navale de la dynastie. Si l'organisation navale adoptée par la dynastie fut partiellement déterminée par les difficultés que les Fatimides éprouvèrent à contrôler les cités portuaires du Bilād al-Shām, il ne fait selon nous pas de doute que l'idéologie navale fatimide contribua grandement à justifier cette organisation très centralisée à Fustât, près du palais califal, à plusieurs jours de navigation nilotique de la mer et des théâtres d'opérations.

Une telle organisation, qui pouvait *a priori* paraître totalement inadaptée au nouveau contexte géographique que constituaient l'Égypte et les littoraux syro-palestiniens, se trouvait donc totalement justifiée par l'idéologie fatimide. Cette organisation permit finalement à la dynastie, non seulement de ne pas trop souffrir de la perte des villes littorales de Syrie au moment des croisades, mais de proposer une résistance navale conséquente. La capacité à proposer une opposition navale à des forces de plus en plus puissantes vint enrichir un peu plus encore le rôle idéologique de la mer et de la puissance navale par la réactivation du thème du jihad que les grands docteurs shaféites, de plus en plus entreprenants, reprochaient aux imams ismaéliens de ne pas mener avec assez de vigueur. Le prestige de la marine et de ses hommes, dont nous avons vu qu'ils furent très certainement de vrais professionnels entraînés et rompus

2 D'après Jean Pagès, « La pensée navale athénienne », dans A. Coutau-Begarie (éd.), *Pensée et histoire navale*, 1, Institut de Stratégie et des conflits, 2005 (www.stratic.org/PN1_PAGESPENSE.htm consulté le 25 août 2010).

à la guerre sur mer, bien plus redoutable que l'armée de terre contre les Francs, et le surnom même donné au bureau des constructions navales, qualifié de bureau de la guerre sainte (*dīwān al-jihād*), constituent autant de preuves de la force de l'organisation navale adoptée par la dynastie. Toutefois, cette organisation pour être efficace exigeait des moyens financiers importants. Ainsi, tant au XI^e siècle qu'au XII^e siècle, les nécessités économiques jouèrent un grand rôle dans la définition de la politique maritime fatimide. Ce rôle était renforcé par la forte demande qui émanait de l'État fatimide et des élites locales, mais aussi par celle des marchands européens qui souhaitaient profiter, avec l'achat en Égypte de produits de luxe, de l'essor économique de l'Europe occidentale. L'Égypte fatimide, au contact de deux mers, était progressivement devenue un centre majeur du commerce méditerranéen.

Il ne fait ainsi aucun doute que la mer joua un rôle économique déterminant pour la dynastie fatimide et que le commerce maritime pesa fortement sur la politique et la doctrine navale de la dynastie. Cette doctrine visait stratégiquement à protéger les littoraux fatimides des offensives maritimes ennemies. Si dans un premier temps, notamment après le passage en Égypte, il s'agissait de sécuriser toutes les côtes, depuis Alexandrie jusqu'à Tripoli du Liban, il semble que, peu à peu, les efforts se concentrèrent sur l'Égypte seule. Il s'agissait aussi d'assurer la navigation commerciale le long des routes maritimes qui passaient par les ports égyptiens afin de garantir l'économie du califat fatimide dont nous avons vu qu'il reposait en grande partie sur la mer. Tactiquement, cette doctrine visait à rendre la flotte efficace et cela impliquait la professionnalisation des équipages et l'adaptation des navires aux nouvelles contraintes géographiques et militaires, notamment à partir des croisades qui constituèrent un véritable défi pour la marine égyptienne.

Il est évident que la doctrine navale fatimide évolua en fonction des périodes et que la flotte ne joua pas toujours un rôle de premier plan, mais les grandes lignes de cette politique restèrent en place tout au long de la période et se renforcèrent au moment des croisades. Il apparaît donc clairement que l'idéologie et le commerce exercèrent des rôles déterminants dans la définition de la politique navale fatimide.

3 L'idéologie et le commerce, les deux moteurs de la politique navale fatimide

Si l'affirmation de l'Égypte comme place commerciale majeure de la Méditerranée doit être replacée dans le contexte plus large du réveil économique de l'Europe chrétienne, il ne fait pas de doute que l'installation sur les bords du Nil d'une dynastie califale contribua grandement à l'essor égyptien.

Dans le projet politique initial, si Bagdad était la cible à atteindre, il fallait aussi que le lieu de séjour de l'imam ismaélien accueillît un véritable entrepôt commercial susceptible de concurrencer la capitale abbasside longtemps considérée comme la principale capitale économique du monde musulman. Le Caire, ou plutôt Fustât, devait devenir la ville dans laquelle il était possible de trouver des marchandises issues de toutes les parties du monde connu. Les produits de l'Orient et de l'Occident devaient se rencontrer dans les marchés égyptiens. Cet objectif fut rempli dès la fin du x^e siècle. Au siècle suivant, tous les voyageurs issus du monde musulman s'extasiaient sur les richesses des souks de Fustât qui dépassaient désormais ceux de Bagdad. En outre, le développement d'une cour, d'une administration et d'une bourgeoisie fortes consommatrices et dont les besoins ne cessèrent d'augmenter, contribua grandement à renforcer cette tendance. Ainsi, l'Égypte fatimide fut placée au centre d'un vaste espace économique qui associait à la fois les territoires sous contrôle politique direct comme la Sicile et la Syrie-Palestine, à des zones politiquement indépendantes. Ces dernières avaient tout intérêt à envoyer leurs marchands en Égypte à la fois pour y vendre des productions et, de plus en plus, pour se procurer des marchandises qu'il était presque impossible de se procurer ailleurs.

Ce phénomène de concentration des marchandises en Égypte n'avait selon nous rien du hasard et il évolua avec le temps et selon les espaces maritimes considérés. Nous avons pu mettre en évidence que durant l'essentiel du XI^e siècle, ce fut surtout la Méditerranée qui constitua l'espace économique privilégié par la dynastie. L'intervention des Fatimides dans la navigation se fit selon des modalités variables. Ils purent choisir de faire accompagner les navires marchands de leurs propres territoires par leur flotte, comme ce fut le cas dans les années 1020-1030, entre l'Égypte, la Sicile et l'Ifrīqiyya, soit en déléguant à certains de leurs émirs locaux, comme Jabbāra, l'émir de Barqa, la charge d'escorter les convois de navires marchands qui reliaient ces divers territoires. La dynastie développa un service de location d'embarcations afin de faciliter le développement du commerce maritime en Méditerranée. Contrairement à d'autres dynasties, il ne semble pas que les Fatimides cherchèrent à forcer les marchands à utiliser des embarcations officielles même si les grands du régime et les califes eux-mêmes s'impliquèrent parfois personnellement dans le commerce maritime et purent être parfois tentés d'utiliser leurs fonctions pour imposer leurs conditions.

En mer Rouge, l'intervention fatimide dans la navigation se fit selon une chronologie très différente de celle suivie en Méditerranée. Les documents ont permis de mettre en évidence que durant le x^e siècle et l'essentiel du XI^e siècle, l'intérêt que les Fatimides portaient à la mer Rouge ne concernait en fait pas réellement la mer en elle-même, mais ses littoraux orientaux et notamment

le Hedjaz où se trouvaient les villes saintes du monde musulman, ainsi que le Yémen. Ce territoire devint d'autant plus important qu'à partir des années 1040, les Sulayhides, dynastie affidée aux imams-calife du Caire, en amorcèrent la conquête. Durant cette première phase, plus que les intérêts commerciaux, c'est avant tout l'idéologie qui semble avoir été la raison première de l'activité fatimide en mer Rouge. La guerre civile égyptienne et l'arrivée au pouvoir de Badr al-Jamālī en 1073, associées aux difficultés des Fatimides face aux nouveaux pouvoirs musulmans que représentaient les Seldjoukides, puis le développement des croisades, constituent autant d'éléments qui modifièrent totalement l'intérêt que la dynastie portait à la mer Rouge. Ce n'est sans doute pas avant la fin du XI^e siècle, et surtout au XII^e siècle, que l'ouverture de cette mer au commerce maritime devint le souci principal de la dynastie. Les autorités du Caire comprirent peu à peu que de cet espace maritime dépendait finalement une grande partie de son salut alors qu'elle avait longtemps été perçue comme une mer relativement secondaire qui permettait juste de recevoir quelques marchandises de luxe davantage destinées à un marché local et au bien être de quelques personnalités importantes de la capitale, ou à transporter des pèlerins.

En 1118, l'attaque des navires marchands par l'émir de la Mecque fit prendre conscience aux Égyptiens que s'ils n'y prenaient garde, le trafic qui passait alors par 'Aydhāb pouvait s'arrêter et s'orienter vers des ports que les Fatimides ne maîtrisaient pas. En pleine croisade, alors que les troupes européennes menaçaient de plus en plus directement les intérêts égyptiens, les autorités fatimides n'hésitèrent pas à envoyer des navires et des troupes d'élite pour tenter de prendre le contrôle du Yémen, territoire clé du trafic maritime commercial. L'idéologie ismaélienne, longtemps source d'inspiration principale de la politique fatimide, devint un outil au service des intérêts commerciaux de la dynastie. L'implantation ou le maintien de communautés ismaéliennes dans tous les territoires qui jouaient un rôle pour le commerce entre l'Égypte, le Yémen, l'Oman, le Bahreïn et l'Inde ne devint un véritable souci pour les autorités religieuses égyptiennes qu'à partir des années 1080. Badr al-Jamālī avait pris sous son contrôle la *da'wa* ismaélienne et il avait bien compris que le contrôle direct ou indirect des autorités religieuses pouvait être utilisé à des fins économiques. Il avait d'abord placé sous sa coupe l'Église copte afin de mieux pouvoir contrôler les royaumes chrétiens de Nubie et de faciliter le séjour des commerçants musulmans dans ces régions qui fournissaient de nombreuses marchandises à l'Égypte. Badr et surtout son fils adoptèrent la même stratégie avec la communauté juive particulièrement active dans le commerce en Méditerranée et de plus en plus en mer Rouge. Les deux hommes facilitèrent l'installation à Fustāt des plus hautes personnalités religieuses juives qui avaient fui la

Palestine conquise par les Seldjoukides puis par les Francs. Ils nouèrent aussi des liens privilégiés avec certains personnages influents de la communauté, dont plusieurs marchands actifs en mer Rouge. Il s'agissait, selon nous, d'un autre aspect de la politique fatimide destinée à développer le commerce entre l'Inde, le Yémen et l'Égypte. Si les sources ne permettent pas de révéler toutes les facettes de la politique fatimide en mer Rouge, la mise en place des convois du Kārim sous protection de la flotte fatimide entre Suakin et 'Aydhāb constitue en quelque sorte la preuve ultime que la dynastie considérait désormais la mer Rouge comme une mer essentielle à sa survie. Dans tous les cas, le fait qu'un corpus de documents aussi important pour l'histoire économique de la Méditerranée et de la mer Rouge que celui des lettres de la Geniza corresponde au règne des Fatimides ne tient pas du hasard. Cela témoigne que les califes du Caire surent mettre en place les conditions de l'essor du commerce maritime sur lequel ils comptaient beaucoup voire peut-être trop.

4 La dépendance à la mer, une conséquence du commerce d'État et des croisades

L'administration fatimide chercha avant tout à créer les conditions favorables au commerce plutôt que d'imposer l'utilisation de certains services comme, par exemple, celui des embarcations de la dynastie. Il n'en demeure pas moins qu'une grande partie de ses revenus était générée par les sommes prélevées sur le commerce maritime sous la forme de taxes douanières ou de droits divers et variés. Aucun marchand arrivant par la mer, qu'il soit originaire du *dār al-islām* ou d'un territoire chrétien, ne pouvait éviter le passage en douane. Nous avons toutefois vu que, en dépit des critiques formulées à son encontre par ses adversaires indignés de la multiplication des droits liés aux échanges, la dynastie fatimide fut assez raisonnable dans les taux de taxation pratiqués. Il s'agissait de ne pas décourager les marchands d'importer des produits en Égypte et l'administration égyptienne ne pratiqua pas véritablement de différenciation de taxation fondée sur la religion entre les marchands issus du monde musulman et les autres. Le système douanier appliqué par la dynastie était très différent selon que les marchands passaient par les ports de la façade méditerranéenne ou par la mer Rouge. Même en Méditerranée, le régime de taxation différait d'un port à l'autre, notamment pour les marchands étrangers qui ne pouvaient se soustraire au régime douanier du Khums et au Matjar. Bien qu'indépendants l'un de l'autre, ces deux organismes étatiques implantés dans les douanes des trois principaux ports méditerranéens d'Alexandrie, de Damiette et de Tinnîs, étaient contrôlés par les mêmes fonctionnaires. Au nom

de l'État et du calife, ces deux organismes taxaient les marchands étrangers selon la valeur et l'importance stratégique des marchandises qu'ils avaient importées ou qu'ils souhaitaient exporter. Ils se chargeaient aussi d'acheter et de vendre tous les produits indispensables au fonctionnement de l'État.

Le système du Khums et la création du service du Matjar appliqué aux marchands européens dans les ports méditerranéens permettent de comprendre cette évolution de la politique égyptienne en mer Rouge qui se traduisit selon nous par une dépendance de plus en plus grande de la dynastie à la mer. Le système du Matjar développé ou plutôt amendé vers le milieu du XI^e siècle afin de permettre à la dynastie de disposer plus facilement de matériaux de construction navale fut mis en place à un moment où les besoins de l'État dans ce domaine n'étaient pas importants. Sur le principe, le Matjar permettait à l'État de se procurer à moindre prix des marchandises stratégiques comme le bois ou le fer importés par les marchands italiens qui étaient assurés d'écouler tous les produits stratégiques qu'ils importaient à Alexandrie, à condition d'accepter d'être payés à un prix fixé par l'administration. La somme était en réalité réglée aux deux tiers en alun dont les marchands avaient grand besoin en Europe. Ces marchands, surtout des Italiens, bénéficiaient de taux d'exportation préférentiels lorsqu'ils arrivaient à Alexandrie les cales remplies de ces produits. Un tel système permit longtemps à la dynastie de subvenir à ses besoins en matériaux stratégiques sans avoir à puiser dans son stock de métaux précieux, car il semble que le système s'autofinçait assez largement.

Toutefois, la situation changea progressivement sous l'évolution du contexte méditerranéen. Tout d'abord, certains des territoires qui, comme la Sicile ou l'Ifrīqiyya, expédiaient une large partie de leurs productions vers l'Égypte fatimide, passèrent soit aux mains des puissances chrétiennes ou de dynasties qui n'avaient plus forcément autant d'intérêts à expédier leurs productions vers le Nil. Les croisades privèrent d'autre part les Fatimides de leurs territoires orientaux et obligèrent les maîtres du Caire à accroître leurs dépenses militaires, notamment pour la flotte, qui connut un nouvel essor. Parallèlement à ces évolutions politiques, les marchands fournisseurs de bois et de fer, s'intéressèrent de plus en plus aux produits du commerce avec l'Inde qui affluèrent sur les marchés égyptiens au point que ces marchandises devinrent peu à peu la raison principale de la venue des Européens en Égypte au XII^e siècle.

À partir de cette période, sans la perspective de se procurer les marchandises issues du commerce avec l'Inde, les Italiens n'avaient, selon nous, presque plus de raisons de continuer à venir en Égypte et surtout de lui fournir des matériaux de construction navale. Les Fatimides n'eurent d'autre choix que de s'impliquer directement en mer Rouge afin de garantir la libre circulation des navires marchands. La fin du commerce en mer Rouge signifiait simplement

à court terme la fin de la résistance navale égyptienne aux Croisés. Le violent effort de construction navale entrepris à partir des années 1150 renforça encore plus la dépendance de la dynastie à la mer en déstabilisant totalement le système douanier fatimide mis en place au siècle précédent. Les Européens, les Pisans notamment, prirent conscience que le subtil équilibre ou plutôt déséquilibre commercial qui s'était établi depuis des décennies avait basculé en leur faveur. Avec la chute d'Ascalon, dont la résistance avait longtemps protégé l'Égypte, les Fatimides se trouvaient aux abois et n'avaient d'autre choix que d'accepter les conditions commerciales désormais fixées par les marchands étrangers devenus les arbitres des termes de l'échange. Dans le contexte des croisades, le *Matjar*, qui permettait à l'État et au calife de se procurer des matières indispensables à sa survie, n'était plus capable de remplir son rôle correctement. Ce dysfonctionnement témoigne de la dépendance considérable des Fatimides à la mer.

Peu de dynasties musulmanes ont vu leur destin lié à la mer comme les Fatimides. Si ce lien avait été initialement ancré dans la mythologie et l'idéologie, il s'enrichit par la suite. Au contact de la Méditerranée et de la mer Rouge, malgré l'abandon des rêves de conquête du monde abbasside, la dynastie accorda un rôle central à la mer. Les califes du Caire créèrent des institutions qui firent d'eux des acteurs parmi d'autres du commerce maritime dont le produit leur permettait de poursuivre la lutte au nom de l'islam, mais aussi celle pour leur survie.

Bibliographie

Instruments de travail

- Blau, J., *A Dictionary of Mediaeval Judaeo-Arabic Texts*, Académie de la langue hébraïque, Jérusalem, 2006.
- Description de l'Égypte, Description de l'Égypte ou Recueil des observations et des recherches qui ont été faites en Égypte pendant l'expédition de l'armée française*, État moderne, 11, Paris, Imprimerie royale, 1818.
- Diem, W., Radenberg, H.-P., *Dictionary. The Arabic Material of S.D. Goitein's A Mediterranean Society*, Wiesbaden, Harrasowitz Verlag, 1994.
- Dozy, R.P.A., *Supplément aux dictionnaires arabes*, 1882 ; rééd. Beyrouth, Librairie du Liban. 2 vols.
- Encyclopaedia of Islam* 2, Second Edition, éd. Bearman, P., Bianquis, T., Bosworth, C.E., Van Donzel, E., Heinrichs, W.P., Leyde, Brill, 1960-2005. 11 vols.
- Encyclopaedia of Islam* 3, Three, online edition, éd. K. Fleet, G. Krämer, D. Matringe, J. Nawas, E. Rowson, Leyde, Brill, 2007-2018.
(<https://referenceworks.brillonline.com/entries/encyclopaedia-of-islam-3/>).
- Jondet, G., *Atlas historique de la ville et des ports d'Alexandrie*, Le Caire, Mémoire de la Société Sultanieh de Géographie, 1921.
- Kazimirski, A. de B., *Dictionnaire arabe-français*, 1^e éd., Paris, Maisonneuve, 1860 ; rééd. Beyrouth, Librairie du Liban. 2 vols.
- Lane, E.W., *An Arabic-English Lexicon*, Williams and Norgate, Londres-Edimbourg, 1863-1893 ; rééd. Librairie du Liban, Beyrouth, 1968. 8 vols.
- Kennedy, H., *An Historical Atlas of Islam*, Brill, Leyde, 2002.

Sources

Sources en langue hébraïque et judéo-arabe

- Aḥima'az b. Paltiel, *Sefer Yuḥasin, Megillat Aḥima'az*, éd. Neubauer, A., Oxford, Clarendon Press, 1895.
- Benjamin de Tudèle, *The Itinerary of Rabbi Benjamin of Tudela*, éd. et trad. angl. Asher, A., New York, Hakeshet Publishing, 1841.
- Ben Sasson, M. (éd.), *Yehudei Sitzilia*, Jérusalem, Ben Zvi Institute, 1991.
- Gil, M. (éd.), *Documents of the jewish pious foundations from the Cairo Genizah*, Leyde, Brill, 1976.
- Gil, M., « The scroll of Evyatar as a source for the History of the struggles of the yeshiva of Jerusalem during the second half of the eleventh century: a new reading of the

- scroll » dans Kedar, B.Z. (éd.) *Peraqīm be-toledōt Yerushalayim bi-mei ha-beinayim*, Jerusalem, Ben-Zvi Institute, 1979, p. 39-106.
- Gil, M., *Eretz Yisrāel be-tequfat ha-Muslemim ha-rishōna (634-1099)*, Tel-Aviv University, Tel-Aviv, 1983. 3 vols.
- Gil, M., *Be-Malkhūt Yishmā'el. In the Kingdom of Ishmael, Texts from the Cairo Geniza*, Jérusalem, Bialik Institute, 1997. 4 vols.
- Goitein, S.D., *Letters from Medieval Jewish Traders*, Princeton, Princeton University Press, 1973.
- Goitein, S.D., Friedman, M.A., (éd.), *India Traders of the Middle Ages*, Leyde, Brill, 2007.
- Goitein, S.D., *Sefer Hōdū*, Jérusalem, Ben Zvi Institute, 2010-2013. 4 vols.
- Gottheil, R., Worrell, W.H., *Fragments from the Cairo Genizah in the Freer Collection*, Londres-New York, The Mac Millan Company 1927.
- Michaeli, M.A., *The Archives of Nahray ben Nissim, businessman and public figure in Egypt in the 11th century*, Doctorat de l'Université hébraïque de Jérusalem, 1967. (Inédit).
- Simonsohn, S., *The Jews in Sicily*, Leyde, Brill, 1997.

Sources en langues arabe, persane et turque

- Abū al-Makarim, *Ta'riḫ al-kanā'is wa-l-adyura*, éd. Suryānī, S., Le Caire, 1984 ; trad. angl. *Abu al Makarem*, Bishop Samuel, Le Caire, Institute Of Coptic Studies, 1992.
- Abū Ṣāliḥ, *The churches and monasteries of Egypt*, éd. Evetts B.T.A., Oxford, Clarendon Press, 1895.
- Abū al-Ṣalt, *al-Risāla al-miṣriyya*, éd. N. Hārūn, 'A., Beyrouth, Dār al-jil, 1991.
- Abū Shāma, *Kitāb al-rawḍatayn*, éd. Aḥmad, M.H.M., Le Caire, Dār al-kutub, 1998. 2 vols.
- Bā Makhrama, *Ta'riḫ thaghr 'Adan*, éd. Lögfren, O., Arabische Texte zur Kenntnis der Stadt Aden in Mittelalter, Leyde, Brill, 1936-1950. 2 vols.
- Al-Anṭākī, *Histoire de Yahya Ibn Sa'id d'Antioche*, éd. et trad. fr. Kratchkovsky, I., Vasiliev, A., *Patrologie Orientale*, xviii, Paris, Firmin-Didot, 1924.
- Al-Anṭākī, *Histoire de Yahya Ibn Sa'id d'Antioche*, éd. et trad. fr. Kratchkovsky, I., Vasiliev, A., *Patrologie Orientale*, xxiii, Paris, Firmin-Didot, 1932.
- Al-Anṭākī, *Histoire de Yahya Ibn Sa'id d'Antioche*, éd. Kratchkovsky, I., trad. fr. Micheau, F., Troupeau, G., *Patrologie Orientale*, xxxvii, Turnhout, Brepols, 1997.
- Al-Bakrī, *Kitāb al-masālik wa-l-mamālik*, éd. Ferré, A., Beyrouth, al-Dār al-'arabiyya li-l-kitāb, 1992. 2 vols.
- Al-Balādhurī, *Kitāb futūḥ al-buldān*, éd. De Goeje, M.J., Leyde, Brill, 1866.
- Basset, R. (éd.), « Synaxaire arabe jacobite », *Patrologia Orientalis*, iii (1909), p. 243-545.
- Diem, W. (éd.), *Arabische Geschäftsbriefe des 10. bis 14. Jahrhunderts aus der Österreichischen Nationalbibliothek in Wien*, Harrassowitz, Wiesbaden, 1995.

- Al-Dawūdī, *Kitāb al-amwāl*, dans Dachraoui, F., Wahab, A. (éd.), *Études d'orientalisme dédiées à la mémoire de Levi-Provençal*, II, Paris, Maisonneuve et Larose, 1962, p. 401-444.
- Euty chius, *Nazm al-jawāhir*, éd. Oxford, 1658.
- Evliya Çelebi, *Seyāhatnamesi*, x, Istanbul, Deulet Basimesi, 1938.
- Al-Fārisī, *Manāqib de Muḥriz b. Khalaf*, éd. et trad. fr. Idris, H.R., Paris, Presses Universitaires de France, 1959.
- Ferrand, G. (éd.), *Instructions nautiques et routiers arabes et portugais*, Paris, t. I, Ibn Mājid, texte arabe, 1921-23 ; t. II : Sulaymān al-Mahrī et Ibn Mājid, texte arabe, 1925 ; t. III *Introduction à l'astronomie nautique arabe*, 1928.
- Hadj-Sadok, M. (éd.), « *Kitāb al-jaghrāfiyya*, "Mappemonde du calife al-Ma'mūn, reproduite par al-Fazārī (III^e /IX^e), rééditée et commentée par Zuhri (VI^e /XII^e) », *Bulletin d'Études Orientales*, 21 (1968), p. 7-312. (Cf. al-Zuhri).
- Ibn 'Abd al-Ḥakam, *Kitāb futūḥ Miṣr wa akhbārihā*, éd. Torrey, C., New Haven, Yale University Press, 1922.
- Ibn Abī Firās, *Kitāb akriyat al-sufun wa-al-nizā' bayna ahlihā*, éd. Zāhir, M.A., *Cahiers de Tunisie*, 31 (1983), p. 5-54.
- Ibn al-'Adīm, *Zubdat al-ḥalab min ta'riḫ Ḥalab*, éd. Dahan, S., Damas, Institut Français de Damas, 1951-1954. 2 vols.
- Ibn 'Asākir, *Ta'riḫ madīnat Dimashq*, éd. 'Amrawī, 'U., Beyrouth, Dār al-fikr, 1995-2000. 80 vols.
- Ibn al-Athīr, *al-Kāmil fī al-ta'riḫ*, VIII-XII, éd. Tornberg, H., Leyde, Brill, 1868 ; réed. Beyrouth, Dār Ṣādir, 1979.
- Ibn al-Haythām, *Kitāb al-munāzarāt*, éd. et trad. angl. Madelung, W., Walker, P., *Advent of the Fatimids : a contemporary shī'i*, Londres, The Institute of Ismaili Studies, 2000.
- Ibn Bassām, *Kitāb anīs al-jālis fī akhbār Tinnīs*, éd. Shayyāl, J., *Majallat al-Majma' al-'ilmī al-'irāqī*, XIV (1967), p. 151-189.
- Ibn al-Dawādārī, *Kanz al-durar wa-jāmi' al-ghurar*, vol. VI, éd. Munajjid, S., Le Caire, Deutsches Archäologisches Institut Kairo, 1961.
- Ibn Duqmaq, *Kitāb al-intiṣār li-wāsīṭat 'aqd al-amṣār*, vols. IV-V, éd. Vollers, K., Beyrouth, The Trading Office, 1893.
- Ibn al-Furāt, *Ta'riḫ al-duwal wa-l-mulūk*, vol. IV, éd. Shamma, Ḥ., Bassora, Haddad Press, 1967-1969.
- Ibn Ḥammad, *Histoire des rois 'Obaïdites*, éd. et trad. fr. Vonderheyden, M. Alger-Paris, Publication de la Faculté des Lettres d'Alger, 1927.
- Ibn Ḥajar al-'Asqalānī, *Raf' al-iṣr 'an quḍāt Miṣr*, éd. 'Umar, 'A.M., Le Caire, Maktabat al-Khanjī, 1998.
- Ibn Ḥawqal, *Kitāb ṣūrat al-arḍ*, éd. Kramers, G.H., *Viae et regna. Descriptio ditionis moslemicae*, Leyde, Brill, 1938-1939. Trad. fr. Kramers, G.H., Wiet, G., *Configuration*

- de la Terre*, Paris-Beyrouth, 1964, Maisonneuve et Larose. 2 vols. (Seul le premier volume porte sur les territoires fatimides).
- Ibn Ḥawqal, *Ṣifat al-aqālīm al-islāmiyya wa ghayrihā wa mā fi-hā min al-jibāl wa-l-biḥār*, Topkapı Sarayı Müzesi Kütüphanesi, İstanbul, manuscrit A. 3012, f. 312.
- Ibn Ḥayyān, *al-Muqtabas : al-jūz al-khāmis*, éd. Chalmeta, P., Corriente, F., Madrid, al-Ma'had al-islāmī al-'arabī li-l-thaqāfa, 1979.
- Ibn Khaldūn, *Ta'riḫ Ibn Khaldūn*, éd. Zakkār, S., Shaḥāda, Kh., Beyrouth, Dār al-fikr, 2000.
- Ibn Khaldūn, *Muqaddima*, tr. fr. Monteil, V., *Discours sur l'histoire universelle, al-Muqaddima*, Arles, Actes Sud, 1997.
- Ibn Khallikān, *Kitāb waḥyāt al-a'yān*, éd. Paris, M., Firmin Didot, 1838. 2 vols.
- Ibn al-Khaṭīb, *Kitāb al-'amāl al-'alām*, éd. Ḥasan, S.K., Beyrouth, Dār al-kutub al-'ilmiyya, 2002. 2 vols.
- Ibn Khuradādhbih, *Kitāb al-masālik wa-l-mamālik*, éd. De Goeje, M.J., Leyde, Brill, 1889.
- Ibn 'Idhārī, *Kitāb al-bayān al-mughrib fi akhbār muluk al-Andalus wa-al-Maghrib*, éd. R. Dozy, Leyde, Brill, 1848-1851 ; rééd. Colin, G.S., Lévi-Provençal, E., Leyde, Brill, 1948-1951. 2 vols.
- Ibn Jubayr, *Riḥla*, éd. De Goeje, M.J., Leyde, Brill, 1907 ; trad. fr. Charles-Dominique, P., *Voyageurs Arabes*, Paris, Gallimard, 1995, p. 71-368.
- Ibn Mammātī, *Kitāb qawānīn al-dawāwīn*, éd. Atiya, A.S., Le Caire, Société Royale d'Agriculture, 1943.
- Ibn al-Ma'mūn, *Akḥbār Miṣr*, éd. Sayyid, A.F., Le Caire, Institut Français d'Archéologie Orientale, 1983.
- Ibn Munqidh, *Kitāb al-i'tibār*, éd. Derenbourg, H., Paris, E. Leroux, 1885 ; trad. fr. Miquel, A., *Kitāb al-i'tibār, Des enseignements de la vie, Souvenirs d'un gentilhomme syrien du temps des Croisades*, Paris, Collection Orientale de l'Imprimerie Nationale, 1983.
- Ibn al-Mujāwir, *Ta'riḫ al-mustabṣir*, éd. Löfgren, O., *Descriptio Arabiae Meridionalis*, Brill, Leyde, 1954. 2 vols.
- Ibn al-Muqaffa', *History of the Patriarchs of the Egyptian Church*, vols. II-III, éd. et trad. angl. Bürmester, O.H.E., Khater, A., Le Caire, Publication de la Société d'Archéologie Copte, 1943-1970.
- Ibn Muyassar, *al-Muntaqā min akhbār Miṣr*, éd. Sayyid, A.F., Le Caire, Institut Français d'Archéologie Orientale, 1981.
- Ibn al-Qalānisi, *Dhayl ta'riḫ Dimashq*, éd. Amedroz, H.F., Leyde, 1908 ; trad. fr. Le Tourneau, R., *Damas de 1075 à 1154*, 1952.
- Ibn al-Ṣayrafī, *Qanūn dīwān al-rasā'il*, éd. et trad. Massé, H., Le Caire, Institut Français d'Archéologie Orientale, 1919.
- Ibn al-Ṣayrafī, *Al-Ishāra 'ilā man nāla al-wizāra*, éd. Sayyid, A.F., Le Caire, al-Dār al-miṣriyya al-lubnaniyya, 1990.

- Ibn Sa'īd, *al-mughrib fī ḥulā al-Maghrib*, éd. Ḥasan, Z.M., Le Caire, Université du Caire, 1953.
- Ibn Sa'īd, *al-Nujūm al-zāhira fī ḥulā ḥaḍrat al-Qāhira*, éd. Naṣṣār, Ḥ., Le Caire, 1972.
- Ibn Shaddād, *al-A'lāq al-khaṭira fī dhikr umarā' al-Shām wa-al-Jazīra*, éd. Dahhān, S., Damas, Institut Français de Damas, 1962.
- Ibn Sinān, Ibn al-'Adīm, *Ta'rikh akhbār al-Qarāmiṭa*, éd. Zakkār, S., Beyrouth, Dār al-Qalam Press, 1971.
- Ibn Taghrī Birdī, *al-Nujūm al-zāhira fī mulūk Miṣr wa-l-Qāhira*, vols. III-V, Le Caire, Dār al-kutub al-miṣriyya, 1935-1950.
- Ibn al-Ṭuwayr, *Nuzhat al-muqlatayn fī 'akhbār al-dawlatayn*, éd. Sayyid, A.F., Beyrouth, Steiner, 1992.
- Ibn al-Ukhuwwa, *Ma'ālim al-qurba fī aḥkām al-ḥisba*, éd. et trad. angl. Levy, R., Londres, Cambridge University Press, 1938.
- Ibn Zāfir, *Akhbār al-duwal al-munqaṭi'a*, éd. Ferré, A., Le Caire, Institut Français d'Archéologie Orientale, 1972.
- Ibn al-Zubayr, *Kitāb al-dhakhā'ir wa-l-tuḥaf*, éd. Hamid Allah, M., Al-Munajjid, Ṣ., Koweit City, Matba'ah ḥukūmat al-Kuwayt, 1984 ; trad. angl. Qaddūmī, Gh., *Book of Gifts and Rarities*, Cambridge, Harvard University Press, 1996.
- Ibn Zūlāq, *Kitāb akhbār Sibawaihi al-Miṣri*, éd. Sa'īd, M.I., Le Caire, M. al-Dīb, 1933.
- Al-Idrīsī, *Nuzhat al-mushtaq fī ikhtiraq al-āfāq*, Port Saïd, Maktabat al-thaqāfa, 1999. 2 vols. ; trad. fr. Nef, A., Bresc, H., *Première géographie de l'Occident*, Paris, Flammarion, 1999.
- Idrīs 'Imād al-Dīn, *Uyūn al-akhbār*, vols. IV-VI, éd. Ghālib, M., Beyrouth, Dār al-Andalus, 1973, 1975, 1984.
- Idrīs 'Imād al-Dīn, *Uyūn al-akhbār*, vol. VII, *The Fatimids and their Successors in Yaman*, éd. Sayyid, A.F., Londres, The Institute of Ismaili Studies-I.B. Tauris, 2002.
- Al-Istakhri, *Kitāb al-masālik wa-l-mamālik*, éd. De Goeje, M.J., 3^e éd., Leyde, Brill, 1967.
- Al-Jawdhari, *Sīrat ustādh Jawdhar*, éd. Ḥusayn, M.K., Sha'īra, M. 'A., Le Caire 1954 ; trad. fr. M. Canard, *Vie de l'Ustadh Jaudhar*, Alger, Publications de l'Institut d'Études Orientales de la Faculté des Lettres d'Alger, 1958 ; éd. et trad. angl. Haji, H., *Inside the Immaculate Portal*, Londres, I.B. Tauris, 2012 (Nous avons donné les références de l'édition la plus récente).
- Kitāb al-Uyūn*, « Kitāb al-'yūn wa-al-ḥadā'iq fī akhbār al-hadā'iq. Tome 4 : extraits relatifs à l'Occident musulman et en particulier à l'Ifriqiyya (256-350 A. H.) », éd. Saïdi, O., *Cahier de Tunisie*, 20 (1972), p. 45-100 ; 21 (1973), p. 73-122.
- Al-Kindī, *Akhbār quḍāt Miṣr*, éd. Guest, R., Leyde, Brill, 1912.
- Al-Labīdī, *Manāqib d'Abū Iṣḥāq al-Jabanyānī*, éd. et trad. fr. Idris, H.R., Paris, Presses Universitaires de France, 1959.
- Al-Makhzūmī, *Kitāb al-minḥāj fī 'ilm kharāj Miṣr*, éd. Cahen, Cl., Raghīb, Y., Le Caire, Institut Français d'Archéologie Orientale, 1986.

- Al-Maqrīzī, *Kitāb al-mawā'iz wa-al-i'tibār fī dhikr al-khiṭaṭ wa-l-āthār*, éd. A.F. Sayyid, Londres, al-Furqan Islamic Heritage Foundation, 2002-2004. 5 vols.
- Al-Maqrīzī, *Itt'āz al-ḥunafā' bi-akhbār al-a'imma al-khulafā'*, I, éd. 'Aṭā, M., Le Caire, Dār al-kutub al-'ilmiyya, 2001; II-III, éd. Aḥmad, M.H.M., Le Caire, Dār al-kutub, 1971-1973.
- Al-Maqrīzī, *Kitāb al-muqaffā al-kabīr*, éd. Yalawī, M., Beyrouth, Dār al-gharb al-islāmī, 1991. 8 vols.
- Al-Maqrīzī, *Kitāb al-suluk li-ma'arifat duwal al-muluk*, éd. Ziyāda, M.M., Le Caire, Maktabat lajnat al-ta'lif wa-al-tarjama wa-al-nashr, 1939-1958. 2 vols.
- Al-Mālikī, *Kitāb ri'yād al-nufūs*, éd. Bakkūsh, B., Beyrouth, Dār al-gharb al-islāmī, 1981-1983. 3 vols.
- Manāqib d'Abū Iṣḥāq al-Jabanyānī par Abū l-Qāsim Al-Labīdī et Manāqib de Muḥriṣ b. Khalaf par Abū l-Ṭāhir al-Fārisī*, éd. et trad. fr. Idris, H.R., Publication de la Faculté des Lettres et Sciences Humaines d'Alger, Paris, Presses Universitaires de France, 1959.
- Al-Mas'ūdī, *Kitāb murūj al-dhahab wa ma'ādīn al-jawhar*, éd. et trad. fr. C. Barbier de Meynard, C., Pavet de Courteille, *Les Prairies d'or*, Paris, 1861-1877. Nouvelle édition Pellat, Ch., Paris, Société Asiatique, 1965-1997. 9 vols.
- Al-Mas'ūdī, *Kitāb al-tanbih wa-al-ishrāf*, éd. De Goeje, M.J., Leyde, Brill, 1894 ; trad. fr. Carra de Vaux, B., *Le livre de l'avertissement et de la révision*, Paris, Imprimerie nationale, 1897.
- Al-Muqaddasī, *Aḥsan al-taqāsīm fī ma'arifat al-aqālīm*, éd. De Goeje, M.J., 2^e éd., Leyde, Brill, 1967 ; trad. fr. part., A. Miquel, *La meilleure répartition pour la connaissance des provinces*, Damas, Ifao, 1963 ; trad. angl. Collins, B., Alta'i, M.H., *The Best Divisions for the Knowledge of the Regions*, Londres, Garnet Publishing, 2001.
- Al-Musabbiḥī, *al-Juz al-arba'ūn min akhbār Miṣr. Tome 40^e de la Chronique d'Égypte d'al-Musabbiḥī (366-420/997-1029)*, éd. Bianquis, T., Sayyid, A.F., Institut Français d'Archéologie Orientale, Le Caire, 1978.
- Al-Musabbiḥī, « *al-Nuṣūṣ al-dā'ira min akhbār Miṣr* », éd. Sayyid, A.F., *Annales Islamologiques*, 17 (1981), p. 1-54.
- Nāṣir-ī Khusraw, *Book of travels (Sefer nameh)*, éd. et trad. angl. Thackston, W.M., Costa Mesa, Mazda Publishers, 2001.
- Al-Nu'mān, *Kitāb al-himmā fī ādāb atbā' al-āthār*, éd. Ḥājri, M.T., Alexandrie, Dār al-fikr al-'arabī, 2002. 2 vols.
- Al-Nu'mān, *Ta'wil al-da'ā'im*, éd. al-A'zamī, M.H., Le Caire, Dār al-ma'arif, 1967-1972. 3 vols.
- Al-Nu'mān, *Kitāb al-majālis wa-al-musayyarāt*, éd. Faqqī, Ḥ., Shabbūh, I., Ya'lawī, M., Tunis, Société Tunisienne de Diffusion, 1978.
- Al-Nu'mān, *Iftitāḥ al-da'wa*, éd. Dachraoui, F., Tunis, Société Tunisienne de Diffusion, 1975 ; trad. ang. Haji, H., *Founding the Fatimid State: the rise of the Islamic Empire*, Londres, I.B. Tauris, 2006.

- Al-Nu'mān, *Da'ā'im al-islām*, éd. Fyzee, A., Le Caire, 1951-1960 ; trad. angl. Fyzee, A., *The Pillars of Islam*, Oxford-New Delhi, Oxford University Press, 2002-2004.
- Al-Nuwayrī, *Nihāyat al-arab fī funūn al-adab*, vol. XXIV, vol. XXVIII, éd. Amīn, M.M., Le Caire, Dār al-kutub, 1992.
- Al-Qalqashandī, *Subḥ al-a'shā fī šinā'at al-inshā'*, éd. al-Khaṭīb, N., Beyrouth, Dār al-kutub al-'ilmiyya, 1987. 14 vols.
- Qudāma b. Ja'far, *Kitāb al-kharāj*, éd. De Goeje, M.J., Leyde, Brill, 1899.
- Rapoport, Y., Savage-Smith, E. (éd.), *An Eleventh Century Egyptian Guide of the Universe. The book of Curiosities (Kitāb gharā'ib al-funūn wa-mulaḥ al-'uyūn)*, Leyde, Brill, 2014. (cf. *Kitāb gharā'ib al-funūn*).
- Al-Rushāṭī, *Kitāb iqtibās al-anwār*, éd. partielle Molina-Lopez, E., Bosch Vila, J., dans *al-Andalus y el Kitāb iqtibās al-anwār y en el Ikhtiṣār iqtibās al-anwār*, Madrid, Instituto Hispano-Arabe de Cultura, 1990.
- Sibṭ b. al-Jawzī, *Mir'āt al-zamān fī ta'riḫ al-a'yān*, éd. 'A. Sevim, Ankara, 1968.
- Sibṭ b. al-Jawzī, *Mir'āt al-zamān fī ta'riḫ al-a'yān*, trad. annotée d'un fragment par Kassem Yazbeck, partie relative aux années 447 à 452 (1055-1062), thèse de l'Université Paris-Sorbonne, Paris, 1981. (Inédite).
- Sibṭ b. al-Jawzī, *Mir'āt al-zamān fī ta'riḫ al-a'yān*, 1 (1088-1103) et 2 (1103-1124), éd. al-Ghāmīdī, M., La Mecque, Markaz al-buḥūth al-'ilmiyya wa-iḥiyāth al-turāth al-islāmī, 1987.
- Sibṭ b. al-Jawzī, *Mir'āt al-zamān fī ta'riḫ al-a'yān*, éd. Rassi, J., Damas, Intitut Français du Proche-Orient, 2005.
- Sīrat al-Ḥājjib, « Sīrat al-Ḥājjib Ja'far b. 'Alī », éd. Ivanow, W., *Bulletin of the Faculty of Arts*, 4 (1936), p. 107-133 ; trad. angl. Ivanow, W., *Ismaili Tradition Concerning the Rise of the Fatimids*, Londres, Oxford University Press, 1942.
- Al-Shīrāzī, *Dīwān al-Mu'ayyad fī al-Dīn dā'ir al-du'āt*, éd. Ḥusayn, M.K., Le Caire, Dār al-kātib al-miṣrī 1949.
- Sijillāt al-mustanširiyya*, éd. Mājjid, 'A., Le Caire, Dār al-fikr al-'arabī, 1954.
- Al-Suyūṭī, *Ḥusn al-muḥāḍara fī ta'riḫ Miṣr wa-l-Qāhira*, éd. Ibrāhīm, M., Le Caire, 1967. 2 vols.
- Synaxaire arabe jacobite*, éd. Basset, R., *Patrologie Orientale*, III (1907), p. 245-545.
- Tibbets, G.R. (éd.), *Arab navigation in the Indian Ocean before the coming of the Portuguese*, tr. du *Kitāb al-fawā'id fī usūl al-baḥr wa-al-qawā'id de Ahmad b. Mājjid al-Najdī*, Oriental Translation Fund, New Series, vol. XLII, Londres, The Royal Asiatic Society of Great Britain and Ireland, 1981.
- 'Umāra al-Ḥakamī, *Ta'riḫ al-Yaman. Yaman, its early mediaeval history*, éd et trad. angl. H.C. Kay, Londres, 1892.
- 'Umāra al-Ḥakamī, *Kitāb fī al-nukāt al-aṣriyya fī akhbār al-wizāra al-miṣriyya*, dans *'Oumāra du Yémen. Sa vie et son œuvre*, 1, Autobiographie et récits sur les vizirs d'Égypte, Choix de poésies, éd. et trad. fr. Derenbourg, H., Paris, Ernest Leroux

- Editeur, 1897 ; II, poésies, épîtres, biographies, notices en arabe par 'Oumâra et sur 'Oumâra, éd. et tr. Derenbourg, H., Paris, Ernest Leroux Éditeur, 1902.
- Al-Wāsiṭī, *Faḍā'il al-bayt al-muqaddas*, éd. Hasson, I., Jérusalem, Magness Press, 1979.
- Al-Wansharīsī, *al-Mī'yār al-mu'rib wa-al-jāmi' al-mughrib 'an fatāwī ahl Ifrīqiyya wa-al-Andalus wa-al-Maghrib*, éd. Ḥajī, M., Rabat-Beyrouth, Ministère de la Culture et des Affaires Religieuses, Dār al-gharb al-islāmī, 1981-1983. 13 vols.
- Ya'qūb Abū Yūsuf, *Kitāb al-kharāj*, Le Caire, 1934 ; trad. fr. Fagnan, E., *Le livre de l'impôt foncier*, Paris, P. Geuthner, 1921.
- Ya'qūbī, *Kitāb al-buldān*, éd. De Goeje, M.J., Leyde, Brill, 1892. Trad. fr. Wiet, G., *Les Pays*, Le Caire, Institut Français d'Archéologie Orientale, 1937.
- Yaqūt, *Mu'jam al-buldān*, éd. Wüstenfeld, F., Leipzig, 1866-1873. Réed. Beyrouth, Dār Ṣādir, 1979-1986. 5 vols.
- Al-Zuhri, « Kitāb al-jaghrafiyya, "Mappemonde du calife al-Ma'mūn, reproduite par al-Fazārī (III^e/ IX^e s.), rééditée et commentée par Zuhri (VI^e /XII^e s.) », éd. Hadj-Sadok, M., *Bulletin d'Études Orientales*, 21, 1968, p. 7-312.

Sources latines, grecques

- Amari, M. (éd.), *I diplomi arabi del R. archivio Fiorentino*, Florence, 1863, réed., 1901.
- Albert d'Aix, *Histoire des faits et gestes dans les régions d'outre-mer*, Paris, Belin, 1824. 2 vols.
- Ademar de Chabanes, *Chroniques*, éd. Chavanon, J., Paris, A. Picard, 1897.
- Benoît de Accoltis, *Historia Gotefridi*, dans *Recueil des Historiens des croisades, Historiens occidentaux*, v, Paris, Imprimerie Nationale, 1845.
- De Blasio, S.M., *Series principum qui Langobardorum aetate Salerni imperarunt ex vestustis sacri regii coenobii Trinitatis Cavae tabularii membranarum eruta eorum annis ad christianae aerae annos relatis a vulgari anno 840 ad annum 1077*, Naples, Typographia Raymundiana, 1785.
- Foucher de Chartres, *Historia Hierosolymitana, Histoire des croisades*, éd. Guizot, F., Paris, J.-L.-J. Brière, 1825.
- Giovani Scriba, *Il cartolare di Giovanni Scriba*, éd. Chiaudano, M., Rome-Turin, S. Lattes & C. Editori, 1935.
- Guibert de Nogent, *Gesta dei per Francos, Histoire des croisades*, éd. Guizot, F., Paris, J.-L.-J. Brière, 1825.
- Guibert de Nogent, *Dei gesta per Francos et cinq autres textes*, éd. Huygens, R.B.C., Turnhout, Brepols, 1996.
- Guillaume de Tyr, *Historia rerum in partibus transmarinis gestarum, Histoire des faits et gestes dans les régions d'outre-mer*, éd. P. Paris, Librairie Firmin-Didot, Paris, 1879-1880. 2 vols.
- Jean Skylitzes, *Empereurs de Constantinople*, trad. fr. B. Flusin, J.-C. Cheynet, éd. P. Lethielleux, Paris, 2003.

- Morozzo Della Rocca, R., Lombardo, A. (éd.), *Documenti del commercio veneziano nei secoli XI-XIII*, Rome, Istituto italiano per il Medio Evo, 1940.
- Matthieu d'Édesse, *Chronique de Matthieu d'Édesse*, tr. P. Dulaurier, Paris, Benjamin Duprat-Institut de France, 1850.
- Raoul de Caen, *Gesta tancredi in expeditione hierosolymitana*, *Historia Gotefridi*, dans *Recueil des Historiens des Croisades, Historiens occidentaux*, III, Imprimerie Nationale, Paris, 1846.
- Raymond d'Aguliers *Historia Francorum Qui Ceperunt Iherusalem*, trad. angl. J.L. Hill, L.L. Hill, Philadelphie, American Philosophical Society, 1968.
- Raynaud G. (éd.), *Chronique du Templier de Tyr*, dans *Gestes des Chiprois*, Paris, E. Leroux, 1887.
- Saewulf, *Peregrinatores tres: Saewulf, John of Wurzburg, Theodoricus*, éd. R.B.C. Huygens, Turnhout, Brepols, 1994.
- Tafel, G.L.Fr., Thomas, G.M. (éd.), *Urkunden zur älteren Handels-und Staatsgeschichte der Republik Venedig*, I, Kaiserlichen-Köneiglichen, Hof und Staatsdruckerei, Vienne, 1856.
- Wattenbach, W., *Iter Austriacum*, Archiv für Kunde österreicherischer Geschichts Quellen, Vienne, Hof und Staatsdruckerei, 1855.

Travaux

- Abbadī, M. al- « A Code of Navigation on the Nile », dans Christides, V (éd.) *Treasures of Arab-Byzantine navigation (7th-13th)*, Athènes, Institute for Graeco-Oriental and African Studies, 2004, p. 49-53.
- ‘Abbadī, A. al-, Sayyid, S. al-, *Ta’rikh al-bahriyya al-islāmiyya fī Miṣr wa-al-Shām*, Beyrouth, 1972.
- ‘Abd al-Mun‘im, M., *Nuzum al-Fāṭimīyyīn wa rusumuhum fī Miṣr*, Le Caire, 1953.
- ‘Abd al-Mun‘im, M., *Zuhūr al-khilāfa al-Fāṭimīyya wa suqūtuha*, Le Caire, 1968.
- ‘Abd al-Salam, H., *al-Nizām al-mālī fī Miṣr: zaman al-Fāṭimīyyīn 358-567 A.H./968-1171 C.E.*, Le Caire, Dār al-fikr al-‘Arabiyya, 1980.
- Abied, R., « al-Ḳulzum », *Encyclopaedia of Islam*, 2^e éd., v, p. 367.
- Abulafia, D., « The Pisan *bacini* and the Medieval Mediterranean economy: a historian's view-point », dans C. Malone, S. Stoddart (éd.), *Papers in Italian archaeology. IV, Classical and medieval archaeology*, B.A.R. International Series, 246, Oxford, Oxford University Press, 1985, p. 287-302.
- Abulafia, D., *Italy, Sicily and the Mediterranean, 1100-1400*, Variorum reprints, Londres, Ashgate, 1987.
- Abulafia, D., *The Two Italies. Economic Relations between the Northern Kingdom of Sicily and the Northern Communes*, Londres-New York, Cambridge University Press, 1977.

- Adams, W.Y., *Nubia : Corridor to Africa*, Princeton, Princeton University Press, 1977.
- Adams, W.Y., *Qasr Ibrim, The Late Medieval Period*, Londres, Egypt Exploration Society, 1996.
- Adams, W.Y., *Qasr Ibrim, The Earlier Medieval Period*, Londres, Egypt Exploration Society, 2010.
- Adler, E.N., *Jewish travellers*, Londres, Georges Routledge and Sons, 1930.
- Agius, D., *Classic Ships of Islam*, Leyde, Brill, 2008.
- Aillet, C., Cressier, P., Gilotte, S., Sedrata. *Histoire et archéologie d'un carrefour du Sahara médiéval*, Madrid, Casa de Velasquez, 2017.
- Allouche, A., « The establishment of four chief judgeships in Fatimid Egypt », *Journal of the African Oriental Society*, 105 (1985), p. 317-320.
- Amari, M. (éd.), *I diplomi arabi del R. archivio Fiorentino*, Florence, 1863, rééd., 1901.
- Antoniadis-Bibicou, H., *Recherches sur les Douanes à Byzance*, Paris, Armand Colin, 1963.
- Arbach, J., *Le domaine maritime musulman en Occident almohade (XII^e-XIII^e siècle)*, Thèse de doctorat, Université de Toulouse-le-Mirail, 1996 (inédit).
- Arcifa, L., « Nuovi dati riguardanti la ceramica di eta islamica nella Sicilia orientale », dans A. Nef, A. Molinari (éd.), *La Sicile à l'époque islamique. Questions de méthode et renouvellement récent des problématiques, Mélanges de l'École Française de Rome, Moyen Âge*, 116 (2004/1), Rome, 2004, p. 205-302.
- Ardizzone, F., « Qualche considerazione sulle matrici culturali di alcune produzioni ceramiche della Sicilia occidentale islamica », dans A. Nef, A. Molinari (éd.), *La Sicile à l'époque islamique. Questions de méthode et renouvellement récent des problématiques, Mélanges de l'École Française de Rome, Moyen Âge*, 116 (2004/1), Rome, 2004, p. 191-204.
- Ardizzone, F., Pezzini, E., Sacco, V., « The Role of Palermo in the Central Mediterranean : the Evolution of the Harbour and the Circulation of Ceramics », *Journal of Islamic Archaeology*, 2.2 (2015), p. 229-257.
- Arnaud, P., *Les routes de la navigation antique*, Paris, Errance, 2005.
- Arweiler, H., *Byzance et la mer, La marine de guerre, la politique et les institutions maritimes de Byzance aux VII^e-XV^e siècles*. Paris, Presses Universitaires de France, 1966.
- Ashtor-Strauss, F., « Quelques indications sur les revenus dans l'Orient musulman au haut moyen âge », *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, 2 (1959), p. 262-280.
- Ashtor-Strauss, F., « Le coût de la vie en Égypte médiévale », *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, 3 (1960), p. 56-77.
- Ashtor-Strauss, F., « Le coût de la vie en Palestine au Moyen Âge », *Eretz Israel*, 7 (1964), p. 154-164.
- Ashtor-Strauss, F., « Migrations de l'Iraq vers les pays méditerranéens dans le haut Moyen Âge », *Annales Économie Sociétés Civilisations*, 27 (1972), p. 185-214.

- Ashtor-Strauss, F., « Républiques urbaines dans le Proche-Orient à l'époque des Croisades », *Cahiers de Civilisation Médiévale*, 18 (1975), p. 117-131.
- Ashtor-Strauss, F., « Les lainages dans l'orient médiéval ; emploi, production, commerce » dans *Produzione, commercio & consumo dei panni di lana*, 1976, p. 657-686.
- Ashtor-Strauss, F., *Histoire des prix et des salaires dans l'Orient médiéval*, Paris, S.E.V.P.E.N, 1969.
- Ashtor-Strauss, F., « *Ḳamḥ* », *Encyclopaedia of Islam*, 2^e éd., IV, p. 519.
- Ashur, A., Outhwaite, B., « An Eleventh Century Pledge of Allegiance to Egypt from the Jewish Community of Yemen », *CmY*, 22 (2016), p. 34-48.
- Assaf, S., « The Relations between the Jews of Egypt and Aden in the 12th Century », *Bulletin of the Jewish Palestine Exploration Society*, 12 (1946), p. 118-119.
- Assaf, S., « Letters from Kairawan and Alexandria to R. Joseph Ibn Ukal », *Tarbiz*, 20 (1950), p. 179-184.
- Assaf, S., « Chartes tyriennes du XI^e siècle », *Eretz Israel*, 1 (1951), p. 140-144.
- Athamina, K., « Some administrative, military and socio-political aspects of early Muslim Egypt », dans Y. Lev (coord.), *War and Society in the eastern Mediterranean 7th-15th Centuries*, Leyde, Brill, 1996, p. 101-113.
- Ayalon, D., « Egypt as a dominant factor in Syria and Palestine during the Islamic period », dans A. Cohen, G. Baer (éd.), *Egypt and Palestine : a millennium of association (868-1948)*, Jérusalem, Ben Zvi Institute, 1984, p. 17-47.
- Ayalon, D., « The Mamluks and naval power : a phase of the struggle between Islam and Christian Europe », *Proceedings of the Israel Academy of Sciences and Humanities*, 1 (1965), p. 1-12.
- Baadj, A.S., *Saladin, the Almohads and the Banū Ghānīya*, Leyde, Brill, 2015.
- Bacharach, J.L., « A hoard of muslim dirhams from Tel Ashdod », *'Atiqot*, 14 (1980), p. 83-92.
- Bacharach, J.L., « African military [VIII :879b] slaves in the medieval Middle East : the case of Iraq (869-955) and Egypt (848-1171) », *International Journal of Middle Eastern Studies*, 13 (1984), p. 471-495.
- Bacharach, J.L., « Palestine in the policies of Tulunid and Ikhshidid Governors of Egypt (A.H. 254-358/868-969 AD) », dans A. Cohen, G. Baer (éd.), *Egypt and Palestine : a millennium of association (868-1948)*, Ben Zvi Institute, Jerusalem, 1984, p. 51-65.
- Bagnera, A « From a small town to a capital », dans A. Nef (éd.), *A companion to Medieval Palermo*, Leyde, Brill, p. 61-88.
- Bahgat, A., « Les forêts en Égypte », *Bulletin de l'Institut Égyptien*, 1 (1901), p. 141-158.
- Bahgat, A., Gabriel, A., *Fouilles d'al-Fustât*, éd. E. de Brocart, Paris, Musée de l'art arabe du Caire, 1921.
- Balard, M., *Les Latins en Orient*, Paris, Presses Universitaires de France, 2006.
- Balard, M., « Notes sur le commerce entre l'Italie et l'Égypte sous les Fatimides », dans M. Barrucand, *L'Égypte fatimide, son art et son histoire*, Paris, Presse Universitaire de la Sorbonne, 1999, p. 627-633.

- Barrucand M., (éd.), *L'Égypte fatimide : son art et son histoire*, Paris, Presse Universitaire de la Sorbonne, 1999.
- Baldwin, M., Setton, K. (éd.), *A History of the Crusades, The First Hundred Years*, 1, 2^e éd., Madison, University of Wisconsin Press, 1969.
- Bareket, E., *Fustat on the Nile, The Jewish Elite in Medieval Egypt*, Leyde, Brill, 1999.
- Bareket, E., « Ha-ḥaver ha-me'ule », *Association for Jewish Studies Review*, 23 (1998), p. 1-27.
- Bareket, E., « The head of the Jews (*ra'is al-yahud*) in Fatimid Egypt : a re-evaluation », *Bulletin of the School of Oriental and African Studies*, 67 (2004), p. 185-197.
- Basch, L., Guilhot, J.-O, Mouton, J.M., Racinet, Ph., Rieth, E., « Découverte d'un décor de bateaux d'époque ayyoubide dans la forteresse de Şadr au Sinaï », *Annales Islamologique*, 39 (2005), p. 1-23.
- Bass, G.F., « The shipwreck at Serçe Liman, Turkey », *Archaeology*, 32 (1979), p. 36-44.
- Bass, G.F., Matthews, S.D., Steffy, J.R., Van Doorninck, F.H., *Serçe Limani : an Eleventh-Century Shipwreck. Volume I : The Ship and its Anchorage, Crew, and Passengers*, College Station, Texas A&M University Press, 2004.
- Bass, G.F., Lledo, B., Matthews, S.D., *Serçe-Limani : Glass of an Eleventh-century Shipwreck, Volume II*, College Station, Texas A&M University Press, 2009.
- Basset, R., « Les inscriptions de Dahlak », *Journal Asiatique*, 9 (1893), p. 77-111.
- Bauden, F., « Maqriziana I : Discovery of an Autograph manuscript of al-Maqrizi : towards a better understanding of his working method », *Mamluk Studies Review*, 7 (2003), p. 23-68.
- Bauden, F., « Maqriziana II : Discovery of an Autograph manuscript of al-Maqrizi : towards a better understanding of his working method », *Mamluk Studies Review*, 12 (2008), p. 51-118.
- Bauden, F., « Maqriziana IX : Should al-Maqrizi be thrown out with the bath water ? », *Mamluk Studies Review*, 14 (2010), p. 159-232.
- Bauden, F., « Maqriziana IX : Evaluating the Sources for the Fatimid Period: Ibn al-Ma'mūn al-Baṭā'iḥī's History and its Use by al-Maqrīzī (with a Critical Edition of His Resumé for the Years 501-515 A.H.) » dans B. Craig (éd.), *Ismaili and Fatimid Studies in Honor of Paul E. Walker*, Chicago, Middle East Documentation Center, 2010, p. 33-85.
- Baudin, L.S., *Manuel du pilote de la mer Méditerranée*, 11, Toulon, L. Laurent libraire-éditeur, 1840.
- Bazzana, A., *Rapport de la mission exploratoire Soudano-Française en mer Rouge* (janvier-février 1979), Université de Lyon 2, Lyon, Maison de l'Orient Méditerranéen, 1979.
- Bazzana, A., *Rapport préliminaire de la campagne d'octobre 1983. Mission pluridisciplinaire de prospection dans la province de mer Rouge (Soudan)*, Université de Lyon 2, Lyon, Maison de l'Orient Méditerranéen, 1983.

- Behrens-Abouseif, D., « Locations of non-muslims quarters in Medieval Cairo », *Annales Islamologiques*, 22 (1986), p. 117-132.
- Behrens-Abouseif, D., « Notes sur l'architecture musulmane d'Alexandrie », dans C. Décobert, J.-Y. Empereur (éd.), *Études alexandrines 8, Alexandrie Médiévale 1*, Le Caire, Institut Français d'Archéologie Orientale, 1998, p. 111-114.
- Bencheikroun, C., « Requiem pour Ibn Ḥawqal. Sur l'hypothèse de l'espion fatimide », *Journal Asiatique*, 304/2 (2016), p. 193-211.
- Bennet, M., « Norman naval activity in the Mediterranean, 1060-1108 », in M. Chibnall (éd.), *Anglo-Norman Studies XV: proceedings of the XV Battle Conference and of the XI Colloquio Medievale of the Officina di Studi Medievali*, 1992, Boydell, Woodridge, 1993, p. 41-58.
- Beshir, J., « New light on Nubian Fatimid relations », *Arabica*, 22/1 (1975), p. 15-24.
- Beshir, J., « The Fatimid military organisation », *Der Islam*, 55 (1978), p. 37-53.
- Bianquis, T., « La prise de pouvoir par les Fatimides en Égypte », *Annales Islamologiques*, 11 (1972), p. 49-108.
- Bianquis, T., « Une crise frumentaire dans l'Égypte fatimide », *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, 23 (1980), p. 67-101.
- Bianquis, T., *Damas et la Syrie sous la domination fatimide*, Institut Français d'Études Arabes de Damas, Damas, 1986-1989. 2 vols.
- Bianquis, T., « Le fonctionnement des *dīwān*-s financiers d'après al-Musabbihī », *Annales Islamologiques*, 26 (1992), p. 47-61.
- Bianquis, T., « al-Musabbihī », *Encyclopaedia of Islam*, 2^e éd., VII, p. 650.
- Bierman, L., *Writing Signs : the Fatimid Public Texts*, Berkeley, University of California Press, 1998.
- Bloom, J.M., « Walled cities in Islamic North Africa and Egypt with particular reference to the Fatimids (909-1171) », dans Tracy, J. (éd.), *City Walls, The Urban Enceinte in Global Perspective*, Cambridge University Press, 2000, p. 219-246.
- Bloom, J.M., *Arts of the City Victorious*, Singapour, Yale University Press-New Haven and London-Institute of Ismailis Studies, 2007.
- Bonnéric, J., Schmitt, A., « La céramique de la période fatimide à Tinnis. Premier état de la question », dans Gascoigne, A. (éd.), *The Island City of Tinnis : an archaeological study*, Le Caire, Institut Français d'Archéologie Orientale, 2011, p. 95-140.
- Bramoullé, D., « Espaces et structures de l'échange sur les littoraux orientaux du monde fatimide. », dans Sénac, Ph., Prouteau, N. (éd.), *Chrétiens et musulmans en Méditerranée médiévale : contacts et échanges, Civilisation Médiévale xv*, Poitiers, Centre d'études supérieures de la civilisation médiévale, 2003, p. 79-92.
- Bramoullé, D., « Composing and recruiting the crew in the Fatimid navy (909-1171) », *Medieval Encounter*, 13 (2007), p. 4-31.
- Bramoullé, D., « Les villes maritimes fatimides en Méditerranée orientale (969-1171) », *Histoire Urbaine*, 19 (2007), p. 93-116.

- Bramoullé, D., « Les populations littorales du *Bilād al-Šām* fatimide et la guerre (X^e-XII^e siècles) », *Annales islamologiques*, 43 (2010), p. 303-336.
- Bramoullé, D., « Le réseau portuaire du califat fatimide en Méditerranée (969-1171) : une difficile mise en œuvre », dans Coulon, D., Picard, Ch. et Valérian, D (éd.), *Espaces et réseaux en Méditerranée. VI^e-XVI^e siècles, La configuration des réseaux*, Bouchène, Saint-Denis, 2010, p. 45-73.
- Bramoullé, D., « Activités navales et infrastructures maritimes ; les éléments du pouvoir fatimide en Méditerranée orientale (969-1171) », dans Fabre, G., Le Blevec, D., et D. Menjot (éd.), *Ports et navigation en Méditerranée au Moyen Âge, Actes du Colloque de Lattes*, nov. 2004, Paris, Le Manuscrit, 2009, p. 253-270.
- Bramoullé, D., « The Fatimids and the Red Sea (969-1171) », Agius, D., Cooper, J.P., Trakadas, A., Zazzaro, C. (éd.), *Navigated Spaces, Connected Places, Proceeding of the Red Sea V Conference*, Oxford, Archaeopress, 2012, p. 127-137.
- Bramoullé, D., « La Sicile dans la Méditerranée fatimide (X^e-XI^e siècle) », dans A. Nef, F. Ardizzone (éd.), *Les dynamiques de l'islamisation en Méditerranée centrale et en Sicile : nouvelles propositions et découvertes récentes*, Rome, École Française de Rome-Edipuglia, 2014, p. 25-36.
- Bramoullé, D., « L'émirat de Barqa et les Fatimides : les enjeux de la navigation en Méditerranée centrale au XI^e siècle », *Revue des Mondes Musulmans et de la Méditerranée*, 139 (2016), p. 51-70.
- Bramoullé, D. Richarté-Manfredi, C., Sacco, V., Garnier, N., « Le mobilier céramique dans la Méditerranée des X^e-XII^e siècles », *Annales Islamologiques*, 51 (2018), p. 191-222.
- Braslavski, Y., « Fragments de la Geniza sur les villes côtières de Acre et Jbeil », *Eretz Israel*, 1 (1951), p. 153-157.
- Braslavski, Y., « A topography of Jerusalem from the Cairo Geniza », *Eretz Israel*, 7 (1964), p. 67-80.
- Brett, M., « Ifriqiyya as a market for Sudanese trade from the tenth to the twelfth century », *Journal of African History*, 3 (1969), p. 346-364.
- Brett, M., « The battle of Ramlah (1099-1105) », dans Vermeulen, U., De Smet, D. (éd.), *Egypt and Syria in the Fatimid, Ayyubid, Mamluk Eras I, Orientalia Lovaniensia Analecta 73*, Louvain, Peeters, 1995, p. 45-59.
- Brett, M., *The Rise of the Fatimids*, Leyde, Brill, 2001.
- Brett, M., « Badr al-Jamālī and the Fatimid Renaissance », dans Vermeulen, U., Van Steenbergen, J. (éd.), *Egypt and Syria in the Fatimid, Ayyubid, Mamluk Eras IV, Orientalia Lovaniensia Analecta 73*, Louvain, Peeters, 2005, p. 61-78.
- Brett, M., « The Fatimids and the Counter-Crusade, 1099-1171 », dans Vermeulen, U., D'Hulster, K. (éd.), *Egypt and Syria in the Fatimid, Ayyubid, Mamluk Eras V, Orientalia Lovaniensia Analecta 73*, Louvain, Peeters, 2007, p. 15-25.

- Brett, M., « The Ifrīqiyan *Sijill* of al-Mustanşir, 445/1053-4 », dans U. Vermeulen, K. D'Hulster (éd.), *Egypt and Syria in the Fatimid, Ayyubid, Mamluk Eras VI, Orientalia Lovaniensia Analecta* 73, Louvain, Peeters, 2010, p. 9-16.
- Brett, M., *The Fatimid Empire*, Edimbourg, Edinburgh University Press, 2017.
- Bruce, T., *La Taifa de Denia et la Méditerranée au XI^e siècle*, Toulouse, Méridiennes, 2013.
- Brunschvig, R., « Métiers vils en Islam », *Studia Islamica*, 16 (1962), p. 41-60.
- Borrut, A., « L'espace maritime syrien au cours des premiers siècles de l'Islam (VII^e-X^e siècles) : le cas de la région entre Acre et Tripoli », *Tempora. Annales d'histoire et d'archéologie*, 10-11 (1999-2000), p. 1-33.
- Borrut, A., « Architectures des espaces portuaires et réseaux défensifs du littoral syro-palestinien dans les sources arabes (7^e-11^e siècles) », *Archéologie Islamique*, 11 (2001), p. 21-46.
- Bongianino, U., « The Fatimid Palace at Ajdābiyya : New Data and Perspective », *Journal of Islamic Archaeology*, 2-2 (2015), p. 171-193.
- Burbank, J., Cooper, F., *Empires in World History. Power and Politics of Difference*, Princeton, Princeton University Press, 2010.
- Byrne, E.H., « Genoese trade with Syria in the twelfth century », *American Historical Review*, 25 (1919-1920), p. 191-219.
- Cabantous, A., *Dix mille marins face à l'océan. Les populations de Dunkerque et du Havre aux XVII^e et XVIII^e siècles*, Paris, Publisud, 1991.
- Cahen, Cl., « Une chronique chiite au temps des Croisades », dans *Comptes rendus des séances de l'Académie des Inscriptions et Belles Lettres*, 1935, Paris, p. 258-269.
- Cahen, Cl., « Quelques chroniques anciennes relatives aux derniers fatimides », *Bulletin de l'Institut Français d'Archéologie Orientale*, 37 (1937-1938), p. 1-27.
- Cahen, Cl., « Un texte peu connu relatif au commerce oriental d'Amalfi au X^e siècle », *Archivio Storico per le Province Napoletane*, 34 (1953-54), Naples, Societa Napoletana di Storia Patria, 1954, p. 3-8.
- Cahen, Cl., « Mouvements populaires et autonomisme urbain dans l'Asie musulmane du moyen âge », *Arabica*, 5 (1958), p. 225-250, *Arabica*, 6 (1959), p. 25-56, 233-265.
- Cahen, Cl., « Relations coptes d'un cadî médiéval », *Bulletin de l'Institut Français d'Archéologie Orientale*, LIX (1960), p. 133-141.
- Cahen, Cl., « La changeante portée sociale de quelques doctrines religieuses », dans *L'élaboration de l'Islam*, Colloque de Strasbourg, Paris, Presses Universitaires de France, 1961, p. 9-31.
- Cahen, Cl., « Un traité financier inédit d'époque fatimide-ayyubide », *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, 5 (1962), p. 139-159.
- Cahen, Cl., « Contribution à l'étude des impôts dans l'Égypte médiévale », *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, 5 (1962), p. 244-278.

- Cahen, Cl., « Douanes et commerce dans les ports méditerranéens de l'Égypte médiévale d'après le *Minhādī* d'al-Makhzūmī », *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, 7 (1964), p. 217-314.
- Cahen, Cl., « L'alun avant Phocée : un chapitre d'histoire économique islamo-chrétienne au temps es croisades », *Revue d'Histoire Economique et Sociale*, 41 (1963), p. 433-447.
- Cahen, Cl., « Un récit inédit du vizirat de Dirghâm », *Annales Islamologiques*, 8 (1969), p. 27-46.
- Cahen, Cl., « L'administration de l'armée fatimide d'après al-Makhzumī », *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, 15 (1972), p. 163-182.
- Cahen, Cl., « Les marchands étrangers au Caire sous les Fatimides et les Ayyubides », dans *Millénaire du Caire, Colloque International sur l'Histoire du Caire*, Gräfenharnischen, 1973, p. 97-101.
- Cahen, Cl., « L'évolution de l'iqṭā' du IX^e au XIII^e siècle ; contribution a une histoire comparée des sociétés médiévales », dans *Les peuples musulmans dans l'histoire médiévale*, Damas, Institut Français de Damas, 1977, p. 231-357.
- Cahen, Cl., « Quelques mots sur le déclin commercial du monde musulman à la fin du Moyen Âge », dans *Les Peuples musulmans dans l'histoire médiévale*, Damas, Institut Français de Damas, 1977, p. 351-366.
- Cahen, Cl., *Makhzumīyat. Études sur l'histoire économique et financière de l'Égypte médiévale*, Leyde, Brill, 1977.
- Cahen, Cl., « Le commerce d'Amalfi dans le Proche-Orient musulman avant et après la croisade », dans *Compte rendu des séances de l'année 1977 de l'Académie des Inscriptions et Belles Lettres*, Paris, Klincksieck, 1977, p. 291-301.
- Cahen, Cl., *Orient et Occident au temps des Croisades*, Paris, Aubier Montaigne, 1983.
- Cahen, Cl., « Un traité de droit commercial maritime du IV^e/X^e siècle ifriqiyen », *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, 31 (1988), p. 304-305.
- Cahen, Cl., « Ibn al-Ṭuwayr », *Encyclopaedia of Islam*, 2^e éd, III, p. 960.
- Calasso, G., « La politica interreligiosa fatimide tra tolleranza e coercizione. Riflessioni sulla categoria del muslimānī nell'Egitto dell'XI secolo » dans *Il Fatimidi e il Mediterraneo*, Studi arabo-islamici e mediterranei, XII (2008), Alifba, Palerme, 2009, p. 109-120.
- Calderini, S., « Women and Trade during the Fatimids » dans *Il Fatimidi e il Mediterraneo*, Studi arabo-islamici e mediterranei, XII (2008), Alifba, Palerme, 2009, p. 71-80.
- Canard, M., « L'impérialisme des Fatimides et leur propagande », *Annales de l'Institut d'Études Orientales*, VI (1942-1947), p. 162-199.
- Canard, M., « Texte relatif à l'emploi du feu grégeois chez les Arabes », *Bulletin d'Études Arabes*, XXVI (1946), p. 3-8.
- Canard, M., *Histoire de la dynastie des Hamdanides de Jazira et de Syrie*, Paris, Alger, 1952.

- Canard, M., « Un vizir chrétien à l'époque fatimide : l'Arménien Bahram », *Annales de l'Institut d'Études Orientales*, XII (1954), p. 84-113.
- Canard, M., « Une lettre du calife fâtimite al-Ḥāfīz à Roger II », *Atti del Convegno Internazionale di Studi Ruggeriani*, Palerme, Societa Siciliana per la Storia Patria, 1955, p. 125-146.
- Canard, M., « Notes sur les Arméniens en Égypte à l'époque fatimide », *Annales de l'Institut d'Études Orientales*, XIV (1956), p. 147-157.
- Canard, M., « Le riz dans le Proche-Orient », *Arabica*, 6 (1959), p. 113-131.
- Canard, M., « Fatimides et Burides à l'époque du calife al-Hafiz li-Din Allâh », *Revue des Études Islamiques*, 35 (1967), p. 103-117.
- Canard, M., « Al-Anṭākī », *Encyclopaedia of Islam*, 2^e éd., I, p. 516.
- Canard, M., « Quelques notes relatives à la Sicile sous les premiers califes Fatimites » dans *Studi Medievali in onore di Antonino de Stefano*, Palerme, Societa Siciliana per la Storia Patria, 1956, p. 569-576.
- Casanova, P., *Essai de reconstitution topographique de la ville d'al-Fustat-Misr*, Mémoires de l'Institut Français d'Archéologie Orientale, xxxv, Le Caire, Institut Français d'Archéologie Orientale, 1919.
- Casson, L., *Ships and Seafaring in Ancient Times*, Austin, University of Texas Press, 1994.
- Chakravarti, R., « Two men of boats : 'Alī b. Maṣṣūr al-Fawfalī and PDYR-Gleanings from the Cairo Geniza », dans N., Jasperts, S., Kolditz (éd.), *Entre mer-Outre-mer : Spaces, Modes and Agents of Indo European connectivity*, Heidelberg, Heidelberg University Publishing, 2018, p. 159-177.
- Chiarelli, L., *Sicily during Fatimid Age*, Thèse de l'Université de l'Utah, 1986. (Inédite).
- Christides, V., « Two parallel naval guides of the tenth century : Qudama's document and Leo VI's Naumachica ; a study on Byzantine and Muslim naval preparedness », *Graeco-Arabica*, 1 (1982), p. 51-103.
- Christides, V., « Naval warfare in the Eastern Mediterranean (6th-14th centuries) : an Arabic translation of Leo VI's Naumachica », *Graeco-Arabica*, 1 (1982), p. 137-148.
- Christides, V., « Naval history and technology in medieval times. The need for interdisciplinary studies », *Byzantion*, LVIII (1988), p. 309-332.
- Christides, V., « Raid and trade in the Mediterranean : a treatise by Muhammad b. 'Umar, the faqih from occupied Moslem Crete, and the Rhodian sea-law ; two parallel texts », *Graeco-Arabica*, 5 (1993), p. 63-102.
- Christides, V., « New lights on navigation and naval warfare in the eastern Mediterranean, the Red Sea and the Indian Ocean (6th-14th AD) », *Nubica* 3/1989-93 (1994), p. 3-42.
- Christides, V., « New lights on the transmission of Chinese naval technology to the Mediterranean world : the single rudder », *Mediterranean Historical Review*, 10 (1995), p. 64-70.

- Christides, V., « Byzantine Dromon and Arab Shīnī », *Tropis*, 3 (1995), p. 111-122.
- Christides, V., « Arab-Byzantine struggle in the Sea: naval tactics (7th-11th C. A. D.): theory and practice », dans V. Christidès, Y.J. al-Hijji (éd.), *Aspects of Arab seafaring*, Athènes-Koweït City, Institute for Graeco-Oriental and African Studies, 2002, p. 87-106.
- Christides, V., *Treasures of Arab-Byzantine navigation (7th-13th c.)*, Athènes, Institute for Graeco-Oriental and African Studies, 2004.
- Christidès, V., Hijji al-, Y.J. *Aspects of Arab seafaring*, Athènes-Koweït City, Institute for Graeco-Oriental and African Studies, 2002.
- Citarella, A.O., « The relations of Amalfi with the Arab world before the Crusades », *Speculum*, 42 (1967), p. 299-312.
- Citarella, A.O., « Patterns of Medieval Trade, the commerce of Amalfi before the Crusades », *Journal of Economics History*, 28 (1968), p. 531-555.
- Citarella, A.O., *Il commercio di Amalfi nell'alto Medioevo*, Rome, Centro Raffaele Guariglia, 1977.
- Clerget, M., *Le Caire, étude de géographie urbaine et d'histoire économique*, Le Caire, Schindler, 1934. 2 vols.
- Cobb, P., « Virtual Sacrality :making Muslim Syria sacred before the Crusades », *The Medieval Encounter*, 8 (2002), p. 35-55.
- Cobb, P., « Usāma Ibn Munqidh's Lubāb al-Ādāb (The Kernels of Refinement): Autobiographical and Historical Excerpts », *al-Masaq*, 18 (2006), p. 67-78.
- Cobb, P., « Usāma Ibn munqidh's book of the staff: autobiographical and historical excerpts », *al-Masaq*, 17 (2006), p. 109-123.
- Cohen, M.R., *Jewish self-government in medieval Egypt*, Princeton, Princeton University Press, 1980.
- Combe, E., « Alexandrie musulmane : notes de topographie et d'histoire de la ville depuis la conquête arabe jusqu'à nos jours », *Bulletin de la Société Royale de Géographie de l'Égypte*, xv (1927), p. 201-238 ; xvi (1928), p. 111-171, 269-292.
- Combe, E., « Notes de topographie et d'histoire alexandrine », *Bulletin de la Société d'Archéologie d'Alexandrie*, 38 (1949), p. 89-112.
- Constable, O.R., *Trade and traders in Muslim Spain: The Commercial Realignment of the Iberian Peninsula, 900-1500*, Cambridge, Cambridge University Press, 1994.
- Constable, O.R., *Housing the Stranger in the Mediterranean World. Lodging, Trade, and Travel in Late Antiquity and the Middle Ages*, Cambridge, Cambridge University Press, 2003.
- Cooper, J.P., *The Medieval Nile : Route, Navigation and Lanscape in Islamic Egypt*, Le Caire, The American University in Cairo Press, 2014.
- Coquin, R.G., « Le synaxaire des Coptes. Un nouveau témoin de la recencion de Haute Egypte », *Annalecta Bolandiana*, 96/3-4 (1978), p. 351-365.
- Cortese, D., Calderini, S., *Women and the Fatimids in the world of Islam*, Edinbourg, Edinbourg University Press, 2006.

- Cortese, D., « The Political and Economical Contexts of Fatimid Female patronag during the reign of al-'Azīz » dans *Il Fatimidi e il Mediterraneo*, Studi arabo-islamici e mediterranei, XII (2008), Alifba, Palerme, 2009, p. 81-94.
- Couyat, J., « Les routes d'Aidhab », *Bulletin de l'Institut Français d'Archéologie Orientale*, VIII (1911), p. 135-143.
- Cressier, P., Rammah, M. « Chronique d'archéologie : première campagne de fouilles à Sabra al-Mansûriya (Kairouan, Tunisie) », *Mélanges de la Casa de Velázquez*, 34(1), p. 401-409.
- Cressier, P., « Sabra al-Mansûriya (Kairouan, Tunisie) : campagnes de fouille de l'année 2005 », *Mélanges de l'École Française de Rome. Moyen Âge*, 117-2, p. 797-804.
- Cressier, P., « Sabra al-Mansûriya (Kairouan, Tunisie) : résultats préliminaires des datations par radio carbone », *Mélanges de l'École Française de Rome. Moyen Âge*, 118-2, p. 395-400.
- Cressier, P., « Sabra al-Mansûriya : une nouvelle approche archéologique », *Comptes rendus des séances de l'Académie des Inscriptions et Belles Lettres*, Paris, p. 113-133.
- Cressier, P., « Sabra al-Mansûriya (Kairouan, Tunisie). Chronique de fouilles 2007 », *Mélanges de l'École Française de Rome. Moyen Âge*, 119/2, p. 468-477.
- Cressier, P., « Sabra al-Mansûriya. Une nouvelle approche archéologique », dans El Bahi, A. (éd.), *Kairouan et sa région. Nouvelles découvertes, nouvelles approches*, Kairouan, p. 155-170.
- Dachroui, F., *Le califat fatimide au Maghreb, 296-362/909-973*, Société Tunisienne de Diffusion, Tunis, 1970.
- Dachroui, F., « La Crète dans le conflit entre Byzance et al-Mu'izz », *Cahiers de Tunisie*, 7 (1959), p. 307-318.
- Dachroui, F., « Ibn Hānī' al-Andalusī », *Encyclopaedia of Islam*, 2^e éd., 111, p. 785.
- Dadoyan, S.B., *The Fatimids Armenians*, Leyde, Brill, 1997.
- Daftary, F., *The Ismā'īlīs : their history and doctrines*, Cambridge, Cambridge University Press, 1990.
- Daftary, F., « Ismaili da'wa outside the Fatimid dawla », dans Barrucand, M. (éd.), *L'Égypte fatimide : son art et son histoire*, Paris, Presses universitaires de la Sorbonne, 1999, p. 29-43.
- Daftary, F., « Sayyida Ḥurra ; the Ismā'īlī Ṣulayḥid Queen of Yemen », dans Hambly, G.R.G. (éd.), *Women in the Medieval Islamic World*, New York, Palgrave MacMillan, 1998, p. 117-130.
- Daftary, F., *Ismaili Literature, A Bibliography of Sources and Studies*, Londres, I.B. Tauris-Institute of Ismaili Studies, 2004.
- Daftary, F., « Ismaili Da'wa under the Fatimids », dans Vermeulen, U., D'Hulster, K. (éd.), *Egypt and Syria in the Fatimid, Ayyubid, Mamluk Eras V, Orientalia Lovaniensia Analecta* 73, Louvain, Peeters, 2007, p. 73-90.
- Daghfous, R., « Aspect de la situation économique de l'Égypte au milieu du V^e / mi-XI^es. », *Les Cahiers de Tunisie*, 25 (1977), p. 23-50.

- D'Angelo, F., « La ceramica islamica in Sicilia », dans Nef, A., Molinari, A. (éd.), *La Sicile à l'époque islamique. Questions de méthode et renouvellement récent des problématiques, Mélanges de l'École Française de Rome, Moyen Âge*, 116 (2004/1), Rome, École Française de Rome 2004, p. 129-143.
- Dejugnat, Y., *Le voyage des Andalous au Maghreb et au Mashreq (XI^e-XII^e siècles)*, Thèse de Doctorat, Université de la Sorbonne, décembre 2010. (Inédit).
- Denoix, S., « Notes sur une signification du terme dār », *Annales Islamologiques*, 25 (1991), p. 285-288.
- Denoix, S., *Décrire le Caire : Fustât-Miṣr d'après Ibn Duqmāq et Maqrīzī*, Le Caire, Institut Français d'Archéologie Orientale, 1992.
- Derembourg, H., « Autobiographie d'Ousama », *Revue de l'Orient Latin*, 11 (1894), p. 329-565.
- Derembourg, H., *Ommara du Yémen, sa vie et son œuvre*, Paris, E. Leroux, 1897-1904. 2 vols.
- Den Heijer, J., « Considérations sur les communautés chrétiennes en Égypte fatimide ; l'État et l'Église sous le vizirat de Badr al-Jamālī (1074-1094) », dans Barrucand, M. (éd.), *L'Égypte fatimide, son art et son histoire*, Paris, Presses universitaires de la Sorbonne, p. 569-578.
- Den Heijer, J., « Le patriarcat copte d'Alexandrie à l'époque fatimide », *Alexandrie Médiévale* 2, *Études Alexandrines*, 8 (2002), p. 83-97.
- Den Heijer, J., « La révolte de l'émir Nāṣir al-Dawla b. Ḥamdān contre le calife al-Mustanṣir billāh (1^{ère} partie) », dans Vermeulen, U., D'Hulster, K. (éd.), *Egypt and Syria in the Fatimid, Ayyubid, Mamluk Eras v*, *Orientalia Lovaniensia Analecta* 73, Louvain, Peeters, 2007, p. 109-120.
- Den Heijer, J., « La révolte de l'émir Nāṣir al-Dawla b. Ḥamdān contre le calife al-Mustanṣir bi llāh (2^{ème} partie) », dans Vermeulen, U., D'Hulster, K. (éd.), *Egypt and Syria in the Fatimid, Ayyubid, Mamluk Eras vi*, *Orientalia Lovaniensia Analecta* 73, Louvain, Peeters, 2010, p. 17-26.
- Den Heijer, J., Yeshaya, J., « Solomon ben Joseph ha-Kohen on Fāṭmid Victory : A Hebrew Ode to al-Mustanṣir billāh and Badr al-Jamālī Reconsidered », *Al-Masaq*, 25/2 (2013), p. 155-183.
- De Smet, D., « Les fêtes chiïtes en Égypte fatimide », *Acta Orientalia Belgica*, X (1995-1996), p. 187-196.
- De Smet, D., « La translation du Râ's al-Husayn au Caire Fatimide », dans De Smet, D., Vermeulen, U. (éd.), *Egypt and Syria in the Fatimid, Ayyubid, Mamluk Eras II*, *Orientalia Lovaniensia Analecta* 83, Louvain, Peeters, 1998, p. 29-44.
- Djelloul, N., « Histoire topographique de Mahdia et ses environs au Moyen Âge », *Cahiers de Tunisie*, 162-163 (1993), p. 71-103.
- Djelloul, N., « Les capitales fatimides » dans Hassen, M. (éd.) *Byzantium antique et sâhîl médiéval : Urbanisme occupation du sol*, Tunis, 2005, Université de Tunis, p. 129-179.

- Dothan, M., « Vestiges arabes d'Ascalon », *Eretz Israel*, 7 (1964), p. 98-101.
- Doumerc, B., *Venise et son empire en Méditerranée*, Paris, Ellipses, 2012.
- Drocourt, N., *Diplomatie sur le Bosphore. Les ambassadeurs étrangers dans l'empire byzantin des années 640 à 1204*, Louvain-Paris-Walpole, Peeters, 2015. 2 vols.
- Ducatez, G., « Aden et l'océan Indien au XIII^e siècle : navigation et commerce d'après Ibn al-Mujâwir », *Annales Islamologiques*, 37 (2003), p. 1-19.
- Ducatez, G., « Aden aux XI^e et XIII^e siècles selon Ibn al-Mujâwir », *Annales Islamologiques*, 38 (2004), p. 159-200.
- Ducène, J.-Ch., « L'Europe dans la cartographie arabe médiévale », *Belgeo*, 3-4 (2008), p. 251-268.
- Ducène, J.-Ch., « Les îles de l'océan Indien dans les sources arabes médiévales. Lente découverte ou imagination galopante ? », dans Canuyer, Ch., De Smet, D., Lebrun, R. (dir.), *L'île, regards orientaux, Varia Orientalia, Biblica et Antiqua*, Lille, Société Belge d'Études Orientales, 2013, p. 125-136.
- Ducène, J.-Ch., « Une nouvelle source arabe sur l'océan Indien au X^e siècle : *le Şaḥīḥ min akhbār al-biḥār wa-'ajā'ibihā* d'Abū 'Imrān Mūsā ibn Rabāḥ al-Awsī al-Sīrāfi », *Afriques, débats, méthodes et terrains d'histoire*, 6 (2015), p. 1-13. Revue accessible en ligne uniquement. (<https://afriques.revues.org/1746>). Consulté le 3 juillet 2017.
- Ducène, J.-Ch., « Quand le cartographe parle de sa carte. Ce que disent les géographes arabes des cartes qu'ils ont dessinées », *Cartes et Géomatique*, 234 (2017), p. 69-78.
- Ducène, J.-Ch., *L'Europe et les géographes arabes du Moyen Âge*, Paris, CNRS Editions, 2018.
- Eddé, A.-M., « La description de la Syrie du Nord de 'Izz al-Dīn Ibn Shaddād. *Al-A'lāq al-khaṭīra fī Dhikr umarā' al-Shām wa-al-Jazīra* », *Bulletin d'Études Orientales*, XXXII-XXXIII (1980-1981), p. 265-402.
- Eddé, A.-M., « Riḍwān, prince d'Alep de 1095 à 1113 », *Revue des Études Islamiques*, 54 (1986), p. 101-125.
- Eddé, A.-M., *Saladin*, Paris, Flammarion, 2008.
- Edye, J., « Description of the various classes of vessels », *Journal of the Royal Asiatic Society*, 1934, p. 1-14.
- Ehrenkreutz, A.S., « The place of Saladin in the naval history of the Mediterranean in the Middle Ages », *Journal of the American Oriental Society*, 75 (1955), p. 100-116.
- Ehrenkreutz, A.S., « The Fatimids in Palestine : the unwitting promoters of the Crusade », dans A. Cohen, G. Baern (éd.), *Egypt and Palestine. A millennium of association, 868-1948*, p. 66-77.
- Eickhoff, E., *Seekrieg und Seepolitik zwischen Islam und Abendland. 650-1040*, Berlin, Walter de Gruyter 1966.
- El'ad, A., « The coastal cities of Palestine during early middle age », *The Jerusalem cathedralra*, 2 (1982), p. 146-167.
- Elisséef, N., « al-Lādhikiyya », *Encyclopaedia of Islam*, 2^e éd., v, p. 589.

- Fahmy, A.M., *Muslim sea power in the Eastern Mediterranean*, Le Caire, National Publication and Printing house, 1966.
- Fahmy, A.M., *Muslim naval organisation in the Eastern Mediterranean*, Le Caire, National publication and Printing house, 1966.
- Farag, W., « The Aleppo question: a Byzantine-Fatimid conflict of interests in Northern Syria in the later tenth century », *Byzantine and Modern Greek Studies*, 14 (1990), p. 44-60.
- Felix, W., *Byzans und die islamische Welt im früheren 11. Jahrhundert*, Geschichte der politischen Beziehungen von 1001 bis 1055, Vienne, Verlag der österreichischen Akademie der Wissenschaften, 1981.
- Fischel, W., « The Spice Trade in Mamluk Egypt », *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, 1 (1958), p. 157-174.
- François, V., « Les céramiques médiévales à Alexandrie : un témoignage archéologique d'importance », *Alexandrie Médiévale* 1, *Études Alexandrines*, 3 (1998), p. 57-64.
- François, V., *Céramiques médiévales à Alexandrie, Contribution à l'histoire économique de la ville*, *Études Alexandrines* 2, Le Caire, Institut Français d'Archéologie Orientale, 1999.
- Frantz-Murphy, G., *The Agrarian Administration of Egypt from the Arabs to the Ottomans, Supplément aux Annales Islamologiques*, Le Caire, Ifao, 1986.
- Frenkel, M., *The compassionate and the Benevolent, the leading Elite in the Jewish Community of Alexandria in the Middle Ages*, Jérusalem, Ben Zvi Institute, 2006.
- Frenkel, Y., « The penetration of the Bedouins in Eretz-Israel in the Fatimid period 969-1096 », *Cathedra*, 11 (1979), p. 86-108.
- Frenkel, Y., « The ketubba as a source for economic history of the Fatimid period », dans Vermeulen, U., Van Steenbergen, J. (éd.), *Egypt and Syria in the Fatimid, Ayyubid and Mamluk Eras* 111, *Orientalia Lovaniensa Analecta* 102, Louvain, Peeters, 2001, p. 33-48.
- Fino, J.-F., « Le feu et ses usages militaires », *Gladius*, IX (1970), p. 15-30.
- Frantz-Murphy, G., « Land-Tenure in Egypt in the First Five Centuries of Islamic Rule (Seven-Twelfth Centuries AD) » dans Bowman, A.K., Rogan, E. (éd.), *Agriculture in Egypt from pharaonic to modern times*, Oxford, Oxford University Press, 1999, p. 237-266.
- Friedman, M.A., « Quṣayr and Geniza Documents on the Indian Ocean Trade », *Journal of African and Oriental Studies*, 126 (2006) p. 401-409.
- Foss, C., « Strobilos and related sites », *Anatolian Studies*, 38 (1988), p. 164-168.
- Foucher, L., *Hadrumetum*, Paris, Presses Universitaires de France, 1964.
- Fournet, J.-L., Gascou, J., « Moines pachômiens et batellerie », *Alexandrie médiévale* 2, *Études Alexandrines*, 8 (2002), Le Caire, Institut Français d'Archéologie Orientale, 2002, p. 23-45.
- Fyzee, A.A., *Compendium of Fatimid law*, Simla, Indian Institute of Advanced Studies, 1969. 2 vols.

- Gallmore, S., « Amphora production in the Roman World: A view from the papiry », *Bulletin of the American Society of Papyrologist*, 47 (2010), p. 155-184.
- Garcin, J.-Cl., « Transport des épices et espace égyptiens entre le X^e et le XV^e siècle », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, 85/2 (1978), p. 305-315.
- Garcin, J.-Cl., *Un centre musulman de Haute-Égypte médiévale : Qūṣ*, Le Caire, Institut Français d'Archéologie Orientale, 1976.
- Garcin, J.-Cl., « Pour un recours à l'histoire de l'espace vécu de l'Égypte arabe », *Annales Économies Sociétés Civilisations*, 35 (1980), p. 436-451.
- Garcin, J.-Cl., « Toponymie et topographie urbaines médiévales à Fustat et au Caire », *Journal of The Economic and Social History of the Orient*, 27 (1984), p. 113-156.
- Garcin, J.-Cl., « Espace, pouvoirs et idéologies de l'Égypte médiévale », *Variorum Reprints*, Londres, 1987.
- Garcin, J.-Cl., « al-Maqrīzī : un historien encyclopédique du monde afro-oriental », dans Julien, Ch.-A. (éd.), *Les Africains*, IX, Paris, 1978, p. 193-223.
- Garcin, J.-Cl., « Ibn Ḥawqal, l'Orient et le Maghreb », *Revue de l'Occident Musulman et de la Méditerranée*, 35 (1983), p. 82-84.
- Gascoigne, A., « Archaeological survey of Tell Tinnis, Manzala, Egypt », *Bulletin de la foundation Max Van Berchem*, 18 (2004), p. 1-3.
- Gascoigne, A., « The water supply of Tinnīs. Public amenities and private investments », dans A.K. Bennisson, Gascoigne, A.L. (éd.), *Cities in the Pre-Modern Islamic World*, Abingdon 2007, p. 161-176.
- Gascoigne, A., Cooper, J.P., « Tinkers, tailors, soldiers and sailors : the city of Tinnīs in the 11th-13th centuries », dans Eychenne, M., Pradines, S., Zouache, A. (éd.), *Guerre et paix au Proche-Orient médiéval*, Le Caire, Institut Français d'Archeologie Orientale, 2019, p. 371-383.
- Gayraud, R.-P., « Les céramiques égyptiennes à glaçure, IX^e-XII^e siècles, dans *La céramique médiévale en Méditerranée. Actes du VII^e congrès de l'AIECM2*, Aix-en-Provence, Narrations Ed., 1997, p. 261-270.
- Gayraud, R.-P., Vallauri, L. *Fustat II. Fouilles d'Iṣṭabl 'Antar, céramiques d'ensembles des IX^e et X^e siècle*, Le Caire, Institut Français d'Archéologie Orientale, 2018.
- Gertwagen, R., « The crusader port of Acre: layout and problems of maintenance », dans Balard, M. (coord.) *Actes du Colloque de la Society for the Study of the Crusades and Latin East*, Paris, Publications de la Sorbonne, 1996, p. 553-581.
- Gertwagen, R., « Harbours and Port Facilities along the Sea Lanes to the Holy Land », dans Pryor, J.H. (éd.), *Logistics and Warfare in the Ages of the Crusades*, Aldershot, Ashgate, 2006, p. 95-118.
- Gibb, H.A.R., *The Damascus chronicle of the Crusades, extracted and translated from the chronicle of Ibn al-Qalanisi*, Londres, Luzac and Co, 1932.
- Gibb, H.A.R., « The caliphate and the Arab States » dans Baldwin, M.W., Setton, K.M. (éd.), *A History of the Crusades, The First Hundred Years*, vol. 1, Madison, University of Wisconsin Press, 1969, p. 81-98.

- Gil, M., « The Râdhânite merchants and the land of Râdhân », *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, 17 (1974), p. 299-328.
- Gil, M., *Ha Tustarîm, Ha-mishpaḥa ve-ha-kat, The Tustaris, Family and Sect*, Tel-Aviv, Tel-Aviv University, 1981.
- Gil, M., « The sixty years war (969-1029 CE) », *Shalem*, 3 (1981), p. 1-55.
- Gil, M., « Sicily 827-1072, in light of the Geniza Documents and Parallel Sources », dans *Gli ebrei in Sicilia sino all'espulsione del 1492 (Atti del V Convegno internazionale Italia Judaica, Palermo, 1992)*, Rome, Pubblicazione degli Archivi di Stato, 1995, p. 96-171.
- Gil, M., *A history of Palestine, 634-1099*, Cambridge, Cambridge University Press, 1997.
- Gil, M., « +The Jewish merchants in the light of eleventh century Genizah documents », *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, 46 (2003), p. 273-319.
- Gil, M., « The flax trade in the Mediterranean in the Eleventh century AD », *Journal of Near Eastern Studies*, 63 (2004), p. 81-95.
- Gil, M., « Institutions and Events of the Eleventh Century Mirrored in Geniza Letters (Part I) (part II) », *Journal of Oriental and African Studies*, 67 (2004), p. 151-167, 168-184.
- Gil, M., « Shipping in the Mediterranean in the Eleventh century AD », *Journal of Near Eastern Studies*, 67 (2008), p. 247-292.
- Goitein, S.D., « Contemporary letters on the capture of Jerusalem by the Crusaders », *Journal of Jewish Studies*, 3-4 (1952), p. 162-177.
- Goitein, S.D., « Two eyewitnesses reports on an expedition of the king of Kish against Aden », *Bulletin of the School of Oriental and African Studies*, 16 (1954), p. 247-257.
- Goitein, S.D., « From the Mediterranean to India », *Speculum*, 29 (1954), p. 181-197.
- Goitein, S.D., « Petition to the Fatimid Caliphs from Cairo Geniza », *Jewish Quarterly Review*, 40 (1954), p. 30-38.
- Goitein, S.D., « New light on the beginning of the Kârim merchants », *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, 1 (1958), p. 175-184.
- Goitein, S.D., « The main industries of the Mediterranean Area as reflected in the records of the Cairo Geniza », *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, 4 (1961), p. 168-197.
- Goitein, S.D., « Letters and documents on the Indian trade in medieval times », *Islamic Culture*, 27 (1963), p. 188-205.
- Goitein, S.D., « Commercial and family partnerships in the country of medieval Islam », *Islamic Studies*, 3 (1964), p. 315-337.
- Goitein, S.D., « The commercial mail service in medieval Islam », *Journal of the American Oriental Society*, 48 (1964), p. 118-123.
- Goitein, S.D., « Une synagogue d'al-Fustat et ses biens d'après la Geniza du Caire », *Eretz Israel*, 7 (1964), p. 81-97.
- Goitein, S.D., « Artisans en Méditerranée orientale au haut moyen âge », *Annales, Économies, Sociétés, Civilisations*, 19 (1964), p. 847-868.

- Goitein, S.D., « Three letters from Qairawan addressed to Joseph b. Jacob b. 'Awkal », *Tarbiz*, 34 (1965), p. 165-182.
- Goitein, S.D., « Medieval Tunisia, the hub of the Mediterranean », *Studies in Islamic History and Institutions*, Leyde, Brill, 1966, p. 308-328.
- Goitein, S.D., « The Jewish trade in the Mediterranean at the beginning of the 11th century, from the archive of the Ibn 'Awkal family », *Tarbiz*, 36 (1967), p. 366-395 ; 37 (1968), p. 48-77, 158-190.
- Goitein, S.D., *Studies in Islamic History and Institution*, Leyde, Brill, 1968.
- Goitein, S.D., « Documents from Damascus and Tyre concerning buildings belonging to Jews », *Eretz Israel*, 8 (1967), p. 288-297.
- Goitein, S.D., « Additional material from the Ibn 'Awkal archive on the Mediterranean trade around 1000 », *Tarbiz*, 38 (1968-69), p. 18-36.
- Goitein, S.D., « Cairo : an islamic city », dans Lapidus, I.M. (éd.), *Middle Eastern Cities*, Berkeley-Los Angeles, University of California Press, 1969.
- Goitein, S.D., *A Mediterannean Society: the jewish communities of the Arab world as portrayed in the documents of the Cairo Geniza*, Economic foundations, Berkeley, University of California Press, 1967-1988, Réed, 1999. 6 vols.
- Goitein, S.D., « Changes in the Middle East (950-1150) as illustrated by the documents of the Cairo Geniza », dans Richards, D.S. (éd.), *Islamic Civilisation 950-1150*, Oxford, Cassirer, 1973, p. 17-32.
- Goitein, S.D., « From Aden to India. Specimens of the correspondence of India traders on the twelfth century », *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, 23 (1980), p. 43-66.
- Goitein, S.D., « Urban housing in Fatimid and Ayyubid times », *Studia Islamica*, XLVII (1978), p. 5-24.
- Goitein, S.D., « Glimpes from the Cairo Geniza on naval warfare », dans *Studi Orientalisisti in Onore di Giorgio Levi Della Vida*, vol. 1, Rome, Pubblicazione dell'Istituto per l'Oriente, 1956, p. 393-408.
- Goitein, S.D., « La Tunisie du XI^e siècle à la lumière des documents de la Geniza du Caire », dans *Études d'Orientalismes dédiées à la mémoire de Lévi-Provençal*, 11, Paris, Maisonneuve et Larose, p. 559-579.
- Goitein, S.D., « Portrait of a Medieval India Trader: Three letters from the Cairo Geniza », *Bulletin of the School of Oriental and African Studies*, 50 (1987), p. 449-464.
- Golb, N., « The topography of the Jews of Medieval Egypt: part 6 », *Journal of Near Eastern Studies*, 33 (1974), p. 116-149.
- Goldberg, J.L., *Trade and Institutions in the Medieval Mediterranean*, Cambridge, Cambridge University Press, 2012.
- Goldberg, J.L., « Choosing and enforcing business relationships in the Eleventh-Century Mediterranean: Reassessing the Maghribi merchants », *Past and Present*, 216 (2012), p. 3-40.

- Goldman, B., « Mediterranean notables and the politics of survival in islamoc and Latin Syria : two Geniza documents on the Frankish siege of Tripoli », *Crusades*, 16 (2017), p. 1-20.
- Golvin, L., « Mahdya à la période fatimide », *Revue de l'Occident Musulman et de la Méditerranée*, 27 (1979), p. 75-98.
- Gooschalk, H.L., « Dīwān », *Encyclopaedia of Islam*, 2^e éd. 11, p. 323-336.
- Gragueb, S., Trégliā, J.-Ch., Capelli, Cl., Waksman, Y. « Jarres et amphores de Sabra al-Mansūriya (Kairouan, Tunisie) », dans P. Cressier, E. Fentress (dir.), *La céramique maghrébine du haut Moyen Âge (VIII^e-X^e siècle) : état des recherches, problèmes et perspectives*, Collection de l'École Française de Rome 446, Rome, École Française de Rome, 2011, p. 197-220. École.
- Gragueb, S., Trégliā, J.-Ch., *Un ensemble de céramiques fatimides provenant d'un contexte clos découvert à Sabra al-Mansūriya (Kairouan, Tunisie)* », dans Gelichi, S. (dir.), Actes du 1^xe Congrès International de l'AIECM2 (Venise, 23-29 novembre 2009), Florence, All'Insegna dell Giglio, 2012, p. 518-520.
- Granovetter, M., « The Strength of Weak Ties », *American Journal of Sociology*, 78/6 (1973), p. 1360-1380.
- Grohmann, A., *Arabic papyri in the Egyptian library*, Le Caire, Dār al-kutub al-miṣriyya, 1934-1955. 6 vols.
- Grohmann, A., *Einführung und Chrestomathie zur arabischen Papyruskunde*, Prague, Státní pedagogické nakl, 1954.
- Grohmann, A., *From the word of Arabic papyri*, Le Caire, Al-Maaref Press, 1952.
- Grunebaum, G.V., « The nature of the Fatimid Achievement », dans *Millénaire du Caire, Colloque International sur l'Histoire du Caire*, Gräfenharnischen, 1973, p. 199-215.
- Guest, A.R., « The Delta in the Middle Age », *Journal of the Royal Asiatic Society*, 45 (1913), p. 941-980.
- Guest, A.R., « A list of writers, books and other authorities mentioned by al-Maqrīzī in his Khiṭaṭ », *Journal of the Royal Asiatic Society*, 34 (1902), p. 103-125.
- Guilhot, J.-O., Mouton, J.-M., Racinet, Ph., Schmitt, A., « Syrte, cité éphémère des Fatimides », *Archéologia*, 478 (2010), p. 58-71.
- Guo, L., « Arabic Documents from the Red Sea port of Quseir, in the 7th/13th Century, Part I : Business Letters », *Journal of Near Eastern Studies*, 58 (1999), p. 161-190.
- Guo, L., « Arabic Documents from the red Sea Port of Quseir, in the 7th/13th Century, Part II : Shipping Notes and Account Records », *Journal of Near Eastern Studies*, 60 (2001), p. 81-117.
- Guo, L., *Commerce, culture and community in a Red Sea port in the 13th century. The Arabic documents of Quseir*, Leyde, Brill, 2004.
- Haldane, D., « Fire-ship of al-Sāliḥ Ayyūb », dans D.J. Kagay, L.J. Andrews Villalon (éd.), *The Circle of War in the Middle Ages : essay on medieval military and naval history*, Londres, Boydelle and Brewer, p. 139-144.

- Halm, H., « Der Treuhänder Gottes : Die Edikte des Kalifen al-Ḥākīm », *Der Islam*, 63 (1986), p. 11-72.
- Halm, H., *The Empire of the Mahdi: the rise of the Fatimids*, Leyde, Brill, 1996.
- Halm, H., *Die Kalifen von Kairo. Die Fatimiden in Ägypten 973-1074*, Munich, Verlag C.H. Beck, 2003.
- Hamblin, W.J. « The Fatimid navy during the early crusades: 1099-1124 », *The American Neptune*, 46 (1986), p. 77-83.
- Hamblin, W.J., *The Fatimid Army during the Early Crusades*, PhD, University of Michigan, 1985. (Inédit).
- Hamdani, A., *The Fatimids*, Karachi, Pakistan Publishing House, 1962.
- Hamdani, A., « Some considerations of the Fatimid Caliphate as a Mediterranean power », dans *Atti Terzo congresso di studi Arabi e Islami*, Naples, Ravello, 1967, p. 385-396.
- Hamdani, A., « Byzantine-fatimide relations before the battle of Manzikert », *Byzantine Studies*, 1 (1974), p. 169-179.
- Hamdani, A., « The Fâtimid-ʿAbbâsîd Conflict in India », *Islamic Culture*, 41 (1967), p. 185-191.
- Hamdani, A., « The dâʿî Hatim ibn Ibrahîm al-Hâmîdî (d. 596 H./1199 AD) and his Book *Tuhfat al-Qûlûb* », *Oriens*, 24 (1974), p. 258-300.
- Hamdani, A., « Evolution of the Organisational Structure of the Fatimi Daʿwah : the Yemeni and Persian Contribution », *Arabian Studies*, 3 (1976), p. 85-114.
- Hamdani, A., « The Tayyibî-Fâtimid Community of the Yaman at the Time of the Ayyûbid Conquest of Southern Arabia », *Arabian Studies*, 7 (1985), p. 151-160.
- Hamdani, H.F., « The history of the Ismâʿîlî Daʿwat and its literature during the last phase of the Fatimid empire », *Journal of the Royal Asiatic Society*, 1932, p. 126-136.
- Hamdani, H.F., « The letters of al-Mustansîr biʿllâh », *Bulletin of the School of Oriental Studies*, 7 (1933-35), p. 307-324.
- Hamdani, H.F., *al-Ṣulahîyyûn wa-l-ḥaraka al-Fâtîmiyya fî al-Yaman*, Le Caire, 1955.
- Hamdani, S.A., *Between Revolution and State. The Path to Fatimid Statehood*, Londres, I.B. Tauris, 2006.
- Hardy-Guilbert, Cl., « Ports islamiques du Yémen ; prospections archéologiques sur les côtes yéménites (1993-1995) », *Archéologie Islamique*, 7 (1997), p. 147-196.
- Hardy-Guilbert, Cl., « Al-Shihr, un port d'Arabie face à l'Afrique », *Journal des Africanistes*, 72 (2002), p. 39-53.
- Hardy-Guilbert, Cl., « Archaeological research at al-Shihr, the Islamic port of Hadramawt, Yemen (1996-1999) », *Proceedings of the seminar for Arabian Studies*, 31 (2001), p. 69-79.
- Hardy-Guilbert, Cl., « Ports et comptoirs de l'Arabie heureuse », *Dossiers d'Archéologie*, 256 (2000), p. 74-77.

- Hardy-Guilbert, Cl., « L'Islam au Yémen, du VII^e siècle au milieu du XV^e siècle », *Dossiers d'Archéologie*, 263 (2001), p. 68-71.
- Hardy-Guilbert, Cl., « Shihr, porte du Hadramaout sur l'océan Indien à la période islamique », *Dossiers d'Archéologie*, 263 (2001), p. 82-86.
- Hardy-Guilbert, Cl., Rougeulle, A., « Ports islamiques du Yémen ; prospections archéologiques sur les côtes yéménites (1993-1995) », *Archéologie Islamique*, 7 (1997), p. 147-196.
- Hasan, Z.M., *Les Tulunides. Étude de l'Égypte musulmane à la fin du IX^e siècle, 868-905*. Paris, Busson, 1933.
- Hasan, Y.F., *The Arabs and the Sudan from the Seventh to the Early Sixteenth Century*, Edimbourg, Edinburg University Press, 1967.
- Hasan, H.I., *Ta'rikh al-dawla al-fāṭimiyya*, Le Caire, Maktabat al-Nahḍa, 1958.
- Hazlitt W.C., *The Venetian Republic*, 4^e éd., Londres, Black, 1915. 2 vols.
- Heyd, W., *Histoire du commerce du Levant au Moyen Âge*, trad. fr. F. Raynaud, Leipzig-Paris, 1885, rééd., Amsterdam, 1967. 2 vols.
- Hillebrand, C., *The Crusades : Islamic perspectives*, Édinbourg, Edinburg University Press, 1999. Rééd. New York, Routledge, 2000.
- Hinkel, F.W., *The archaeological map of the Sudan, the area of the Red Sea Coast and Ethiopian border*, Berlin, Akademie Verlag, 1992.
- Hirschfeld, Y., Gutfeld, O., « Discovery of Fatimid vessel hoard at Tiberias », *Qadmoniōt*, 32 (1999), p. 102-107.
- Hobson, R.L., « Chinese porcelain fragments from Aidhab, and some Bashpa inscriptions », *Transactions of the Oriental Ceramic Society*, 7 (1928), p. 19-22.
- Hobson, R.L., « Chinese porcelain fragments from Aidhab, and some Bashpa inscriptions », *Kush*, 5 (1957), p. 90-92.
- Hollerich, M.J., « The Alexandrian Bishop and the grain trade : ecclesiastical commerce in late roman Egypt », *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, 25 (1982), p. 187-207.
- Holt, P.M., « Bedja », *Encyclopaedia of Islam*, 2^e éd., I, p. 1157.
- Hrbek, I., « Die Slawen im Dienste der Fatimiden », *Archiv Orientalni*, 21 (1953), p. 543-581.
- Idris, H.R., *La Berbérie orientale sous les Zirides*, Paris, Adrien-Maisonneuve, 1962. 2 vols.
- Idris, H.R., « Contribution à l'étude de la vie économique en Occident musulman médiéval : glanes de données chiffrées », *Revue de l'Orient Musulman et de la Méditerranée*, 15-16 (1973), p. 75-87.
- Imad, L. Al-, *The Fatimid Vizierate (969-1172)*, Berlin, K. Schwarz, 1990.
- Isma'il, M.H.D., « The Fortifications of Alexandria during the Islamic Period », *Bulletin de la Société Archéologique d'Alexandrie*, 45 (1993), p. 153-162.
- Ivanow, W., *Isma'ili tradition concerning the Rise of the Fatimids*, Londres-Calcutta, Oxford University Press, 1942.

- Jacoby, D., « Crusader Acre in the Thirteenth Century : urban layout », *Studi Medievali*, 20 (1970), p. 1-45.
- Jacoby, D., « Byzantine Crete in the Navigation and Trade Networks of Venice and Genoa », dans L. Balletto (éd.), *Oriente e Occidente tra medioevo ed età moderna. Studi in onore di Geo Pistarino* (Università degli Studi di Genova, Sede di Acqui Terme, Collana di Fonti e Studi, 1.1), a cura di Laura Balletto, Acqui Terme, 1997, p. 517-540.
- Jacoby, D., « What do we learn about Byzantine Asia Minor from the Documents of the Cairo Genizah ? », dans S. Vryonis, J. et N. Oikonomides (éd.), *Byzantine Asia Minor (6th-12th cent.)*, Symposium, 6, Athènes, Institute for Byzantine Research, National Hellenic Foundation, 1998, p. 83-95.
- Jacoby, D., « Diplomacy, Trade, Shipping and Espionage between Byzantium and Egypt in the Twelfth Century », dans Scholz, C., Makris, G. (éd.), *Polupleuros, Miscellanea für Peter Schreiner zu seinem 60. Geburtstag* (Byzantinisch Archiv, Band 19), Munich-Leipzig, K.G. Saur, 2000, p. 83-102.
- Jacoby, D., « Byzantine Trade with Egypt from the mid-tenth century to the Fourth Crusade », *Thesaurismata*, 30 (2000), p. 22-35.
- Jacoby, D., « The supply of war material to Egypt in the crusader period », *Jerusalem Studies in Arabic and Islam*, 25 (2001), p. 102-132.
- Jacoby, D., « Les Italiens en Égypte aux XII^e et XIII^e siècles : du comptoir à la colonie ? » dans Balard, M., Ducellier, A. (éd.), *Coloniser au Moyen Age*, Paris, A. Colin, 2000, p. 76-89.
- Jenkins, M., « An Early Fatimid Ceramist », *The Metropolitan Museum of Art Bulletin*, 26, (1968), p. 359-369.
- Jenkins, M., « Early Medieval Islamic Pottery : the Eleventh Century reconsidered », *Muqarnas*, 9 (1992), p. 56-66.
- Jiwa, S., « Fatimid-Buyid diplomacy during the reign of al-'Aziz Billâh (365/976-386/996) », *Journal of Islamic Studies*, 3 (1992), p. 57-71.
- Johns, J., « The Norman king of Sicily and the Fatimid Caliphate », dans M. Chibnall (éd.) *Anglo-Normand Studies xv, Proceeding of the XIth Colloquio Medievale of the Oficina di Studi Medievali* (1992), Woodbridge, Boydell, 1993, p. 41-58.
- Johns, J., « Una nuova fonte per la geografia e la storia della Sicilia nell'XI secolo », dans A. Nef, A. Molinari (éd.), *La Sicile à l'époque islamique. Questions de méthode et renouvellement récent des problématiques, Mélanges de l'École Française de Rome, Moyen Âge*, 116 (2004), Rome, 2004, p. 409-449.
- Kagay, D.J., Andrews Villalon L.J., (éd.), *The Circle of War in the Middle Ages : essay on medieval military and naval history*, Woodbridge, The Boydell Press, 1999.
- Kalus, L., *Inscriptions arabes des îles du Bahrain, Contribution à l'histoire de Bahrain entre les XI^e et XVII^e siècles*, Paris, Geuthner, 1990.

- Kamal, Y. (éd.), *Monumenta Cartographica Africae et Aegypti*, Le Caire, 1926-1939. 14 vols.
- Kammerer, A., *La Mer Rouge, l'Abyssinie et l'Arabie*, Mémoire de la Société Royale de Géographie d'Égypte, t. xv/1, Le Caire, Société Royale de Géographie d'Égypte, 1929.
- Karapli, K., « Shalandī-Chelandion », dans Christidès, V. (éd.), *Treasures of Arab-Byzantine navigation (7th-13th c.)*, Institute for Graeco-Oriental and African Studies, Athènes, 2004.
- Keal, E.J., « The dynamics of Zabid and its hinterland: the survey of a town on the Tihama plain of North Yemen », *World Archaeology*, 14 (1988), p. 378-392.
- Kedar, B., « Mercanti genovesi in Alessandria d'Egitto negli anni sessanta del secolo XI » in *Miscellanea di Studi storici*, 11, Università di Genova, Gênes, Istituto di Medievistica, 1983, p. 21-30.
- Kedar, B., « Byzantine trade with Egypt from the mid-tenth century to the fourth Crusade », *Thesaurismata*, 30 (2000), p. 25-77.
- Kedar, B., « Cretan cheese: a neglected aspect of Venetian medieval trade », dans E.E. Kittell, T.F. Madden (éd.), *Medieval and Renaissance Venice*, Urbana, Chicago, University of Illinois Press, 1999, p. 49-68.
- Kedar, B., « What do we learn about Byzantine Asia Minor from the Documents of the Cairo Geniza ? », dans S. Vryonis (éd.), *Byzantine Asia Minor*, Institute for Byzantine Research, Athènes, 1998, p. 83-95.
- Kedar, B., « Byzantine Crete in the Navigation and Trade Networks of Venice and Genoa », dans L. Balletto, *Oriente e Occidente tra medioevo ed età moderna, Studi in onore di Geo Pitarino*, Acqui Terme, 1997, p. 517-540.
- Kervran, M., « Caravansérails du delta de l'Indus. Réflexions sur l'origine du caravansérail islamique », *Archéologie Islamique*, 8-9 (1999), p. 143-176.
- Khaliliyeh, H.S., *Islamic maritime law. An Introduction*, Leyde, Brill, 1998.
- Khaliliyeh, H.S., « The ribat system and its role in coastal navigation », *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, 42 (1999), p. 212-225.
- Khamis, E., Amir, R., « The Fatimid period bronze vessel hoard », *Qadmoniot*, 32 (1999), p. 108-114.
- Khan, G., « A copy of a decree from the archives of the Fatimid chancery in Egypt », *Bulletin of the School of Oriental and African Studies*, 49 (1986), p. 439-453.
- Khan, G., « The Arabic fragments in the Cambridge Genizah collections », *Manuscript of the Middle East*, 1 (1986), p. 54-60.
- Khan, G., « The historical development of the structure of medieval Arabic petitions », *Bulletin of the School of Oriental and African Studies*, 53 (1990), p. 8-30.
- Khan, G., « A petition to the Fatimid caliph al-Amir », *Journal of the Royal Asiatic Society*, 1 (1990), p. 44-54.
- Khan, G., « A document of appointment of a Jewish leader in Syria issued by al-Malik al-Afdal 'Alī in 589 A.H./1193 AD », dans Raghid, Y. (éd.), *Documents de*

- l'Islam medieval: Nouvelles perspectives de recherche*, Le Caire, Institut Français d'Archéologie Orientale, 1991, p. 97-116.
- Khan, G., *Arabic legal and administrative documents in the Cambridge Genizah collections*, Cambridge, Cambridge University Press, 1993.
- Khan, G., *Bills, letters and deeds*, The Nasser D. Khalili Collection of Islamic Art, vol. IV, The Nour Foundation, Azimuth Editions, Londres, Oxford University Press, 1993.
- Khan, G., « Khān », *Encyclopaedia of Islam*, 2^e éd., IV, p. 1010-1017.
- Khan, G., *Chrestomathie de papyrologie arabe, Documents relatifs à la vie privée, sociale et administrative dans les premiers siècles islamiques*, Handbuch der Orientalistik, Leyde, Brill, 1993.
- Khan, G., « The Medieval Arabic documents from Qasr Ibrim », dans Van Der Vliet, J., Hagen, J.L. (éd.), *Between Egypt and Africa*, Louvain, Peeters, 2013, p. 145-156.
- Khayr, Ḥ.M., « A Contribution to a Textual Problem: Ibn Sulaym al-Aswānī's Kitāb akhbār al-Nūba wa-l-Maqrura wa l-Beja wa-l-Nīl », *Annales Islamologiques*, 21 (1985), p. 9-72.
- King, G.R.D., « Caravansarais », dans Meyer, E. (éd.), *The Oxford Encyclopedia or Archeology in the Near East*, Oxford, Oxford University Press, 1997, p. 422-423.
- Klemm, V., *Memoirs of a mission, The Ismaili Scholar, statesman and poet al-Mu'ayyad fī'l-Dīn al-Shīrāzī*, Londres, I. B. Tauris, 2003.
- Kreutz, B.M., « Ships, shipping and the implication of change in the early mediaeval Mediterranean », *Viator*, 7 (1976), p. 79-109.
- Kreutz, B.M., *Before the Normands. Southern Italy in the Ninth and Tenth Century*, Philadelphie, Univeristy of Pennsylvania Press, 1991, p. 79-82.
- Krueger, H.C., « Genoese trade with northwest Africa in the Twelfth Century », *Speculum*, VII (1933), p. 377-391.
- Krueger, H.C., « The wares of exchange in the genoese African traffic in the Twelfth Century », *Speculum*, XII (1937), p. 57-71.
- Kocabaş, U. (éd.), *The Old Ship of the New Gate, Yenikapi Shipwrecks*, 1, Istanbul, Yayinlari, 2012.
- Kool, R., Baidoun, I., Sharvit, J., « The Fatimid gold treasure from Cesarea Maritima harbor (2015): preliminary results » dans Callegher, B., D'Ottone Rambach, A. (éd.), *Polymnia: numismatica antica e medievale Studi 12: 5th Simone Assemani Symposium on Islamic coins. Rome, 29-30 Septembre 2017, EUT Edizioni Università di Trieste*, Trieste, Trieste, 2018, p. 127-144.
- Kowalski, J.-M., *Navigation et géographie dans l'antiquité gréco-romaine*, Paris, Picard, 2012.
- Kubiak, W., *Al-Fustat: Its foundation and early urban development*, Le Caire, Université Américaine du Caire, 1987.
- Kubiak, W., « The burning of Misr al-Fustat I, 1168. A reconsideration of Historical Evidence », *Africana Bulletin*, 25 (1976), p. 51-64.

- Labib, S., *Handelsgeschichte Ägyptens im Spätmittelalter (1171-1517)*, Wiesbaden, Steiner, 1965.
- Labib, S., « Kārimi », *Encyclopedia of Islam*, 2^e éd., IV, p. 666.
- Labib, S., « Al-Iskandariyya », *Encyclopedia of Islam*, 2^e éd., IV, p. 132.
- Laiou A., « Byzantine Traders and Seafarers » dans Vronis, S. (éd.), *The Greeks and the Sea*, New York, Aristide Caratzas Publisher, 1993, p. 79-86.
- Lane-Poole, S., *History of Egypt*, New York, Charles Scribner's Son, 1901.
- Latham, J.D., Bosworth, C.E., « Thughūr », *Encyclopedia of Islam*, 2^e éd., X, p. 446.
- Le Tourneau, R., « La révolte d'Abu Yazid au X^e siècle », *Cahiers de Tunisie*, 2 (1953), p. 102-125.
- Lev, Y., « The Fatimid conquests of Egypt, military, political and Social Aspects », *Israel Oriental Studies*, 9 (1979), p. 315-328.
- Lev, Y., « The Fatimid army », *Asian and African Studies*, 14 (1980), p. 165-192.
- Lev, Y., « The Fatimid vizier, Ya'qub ibn Killis, and the beginning of the Fatimid administration in Egypt », *Der Islam*, 58 (1981), p. 237-249.
- Lev, Y., « Fatimid policy toward Damascus (358/968-386/996). Military, political and social aspects », *Jerusalem Studies in Arabic and Islam*, 111 (1981-1982), p. 165-183.
- Lev, Y., « The Fātimids and the Ahdāth of Damascus, 386/996-411/1021 », *Die Welt des Orients*, 13 (1982), p. 98-106.
- Lev, Y., « The Fatimid navy, Byzantium, and the Mediterranean sea, 996-1036 », *Byzantion*, 54 (1984), p. 220-252.
- Lev, Y., « Army, regime and society in Fatimid Egypt (358-487/968-1094) », *International Journal of Middle East Studies*, 19 (1987), p. 337-365.
- Lev, Y., « The Fatimid princess Sitt al-Mulk » *Journal of Semitic Studies*, 32 (1987), p. 319-328.
- Lev, Y., « The suppression of crime, the supervision of market, and urban society in the Egyptian capital during the tenth and the eleventh centuries », *Mediterranean Historical Review*, 3 (1988), p. 71-95.
- Lev, Y., « The Fatimid imposition of Isma'ilism on Egypt (358-386/969-996) », *Zeitschrift der Deutschen Morgenländischen Gesellschaft*, 138 (1988), p. 313-325.
- Lev, Y., « The Fatimids and Egypt 301-358/914-969 », *Arabica*, 35 (1988), p. 186-197.
- Lev, Y., *State and Society in Fatimid Egypt*, Leyde, Brill, 1991.
- Lev, Y., « Aspects of the Egyptian Society in the Fatimid Period », dans *Egypt and Syria in the Fatimid, Ayyubid, and Mamluk Eras*, dans U. Vermeulen (éd.) *Egypt and Syria in the Fatimid, Ayyubid and Mamluk Eras*, 111, *Orientalia Lovaniensia Analecta*, 102, 1992, Louvain, Peeters, p. 1-31.
- Lev, Y., « The Fatimids and Byzantium », *Graeco-Arabica*, 6 (1995), p. 190-208.
- Lev, Y., « Regime, Army and Society in Medieval Egypt, 9th-12th Centuries », dans Lev, Y. (éd.) *War and Society in the Eastern Mediterranean, 7th-15th Centuries*, Leyde, Brill, 1997, p. 115-152.

- Lev, Y., « Tinnīs : An Industrial Medieval Town », dans Barrucand, M. (éd.), *L'Égypte fatimide, son art et son histoire*, Paris, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, 1999, p. 84-96.
- Lev, Y., « A Mediterranean Encounter: The Fatimids and Europe, tenth to Twelfth Centuries » dans Gertwagen, R., Jeffreys, H. (éd.), *Shipping, Trade and Crusade in the Medieval Mediterranean*, Farnham, Ashgate Publishing Ltd, 2012, p. 131-156.
- Lev, Y., « David Ayalon (1914-1998) and the History of Black Military Slavery in Medieval Islam », *Der Islam*, 90/1 (2013), p. 21-43.
- Lewis, A.R., *Naval Power and Trade in the Mediterranean, AD 500-1100*, Princeton, Princeton University Press, 1955.
- Lewis, B., « The Fatimids and the route to India », *Revue de la Faculté des Sciences Économiques de l'Université d'Istanbul*, 11 (1949-1950), p. 50-54.
- Lewis, B., « An Interpretation of Fatimid history », dans *Millénaire du Caire, Colloque International sur l'Histoire du Caire*, Gräfenharnischen, General Egyptian Book Organisation, 1973, p. 287-295.
- Levi Della Vida, G., « A marriage contract on parchment from fatimid Egypt », *Eretz Israel*, 7 (1964), p. 64-69.
- Levi Della Vida, G., « A papyrus reference to the Damietta raid of 853 AD », *Byzantion*, 17 (1944-45) p. 212-221.
- Lézine, A., « Deux ribats du Sahel tunisien », *Cahiers de Tunisie*, 15 (1956), p. 179-288.
- Lézine, A., *Mahdiyya-Recherches d'Archéologie Islamique*, Paris, Klincksieck, 1965.
- Lézine, A., « Notes d'archéologie ifriqiyenne », *Revue des Études Islamiques*, 35 (1967), p. 53-101.
- Lézine, A., *Deux villes d'Ifriqiya, Sousse et Tunis*, Paris, P. Geuthner, 1971.
- Lézine, A., *Architecture de l'Ifriqiya, recherches sur les monuments aghlabides*, Paris, C. Klincksieck, 1966.
- Linder, A., Raban, E., « Underwater survey in the port of Acre (1964) », dans *Western Galilee and the coast of Galilee, Jerusalem*, 1965, p. 180-194.
- Lombard, M., « Arsenaux et bois de marine dans la Méditerranée musulmane : VII^e-XI^e siècles », dans *le Navire et l'économie maritime du moyen âge au XVIII^e siècle*, Paris, S.E.V.P.E.N., 1958, p. 53-106. Repris dans *Espaces et réseaux du Haut Moyen Âge*, Paris, Mouton, 1972, p. 107-152.
- Lombard, M., « Un problème cartographié : le bois dans la Méditerranée musulmane (VII^e-XI^e siècles) », *Annales, Économies, Sociétés, Civilisations*, 14 (1959), p. 234-254. Repris dans *Espaces et réseaux du Haut Moyen Age*, Paris, Mouton, 1972, p. 153-176.
- Lombard, M., *Espaces et réseaux du Haut Moyen Age*, Paris, Mouton, 1972.
- Lombard, M., *L'Islam dans sa première grandeur*, 1^{ère} éd, Paris, Flammarion, 1971, Rééd. 1994.
- Lopez, R.S., *La révolution commerciale dans l'Europe médiévale*, Paris, Aubier-Montaigne, 1974.

- Lopez, R.S., « The Trade of Medieval Europe: the South », dans Postan, M.M., Miller, E. (éd.) *The Cambridge Economic History of Europe*, 11, Cambridge, Cambridge University Press, 1987, p. 306-400.
- Lyons, M.C., Jackson, D.E.P., *Saladin, The Politics of the Holy War*, Cambridge, Cambridge University Press, 1997.
- Mc Cormick, M., *Origins of the European Economy, Communications and Commerce, AD 300-910*, Cambridge, Cambridge University Press, 2001.
- Magued, A.M., « La fonction de juge suprême en l'Égypte fatimide », *Égypte Contemporaine*, 51 (1960), p. 45-56.
- Magued, A.M., « De quelques juridictions fatimides en Égypte », *Égypte Contemporaine*, 52 (1961), p. 47-57.
- Mandalà, G., « Una nueva fuente para la historia de la Sicilia islámica : un pasaje de Al-Muqtabis V de Ibn Ḥayyān sobre la revuelta de Aḥmad Ibn Qarhab », *Al-Qantara*, 33 (2012), p. 343-374.
- Mann, S., *The Jews in Egypt and in Palestine under the Fatimid caliphs : a contribution to their political and communal history*, Londres, Oxford University Press, 1920-22. Nouvelle éd. New York, Ktav Publication House, 1970. 2 vols.
- Marçais, G., « Notes sur les ribats en Berbérie » dans *Mélanges René Basset*, 11, Paris, G. Leroux, 1935, p. 395-430.
- Marçais, G., « Honain », dans *Mélanges d'Histoire et d'Archéologie de l'Occident Musulman*, 1, articles et conférences de Georges Marçais, Alger, 1957.
- Marçais, G., *L'architecture musulmane d'Occident*, Paris, Arts et Métiers graphiques, 1954.
- Margariti, R.E., *Aden and the Indian Ocean trade : 150 years in the life of a Medieval Arabian Port*, Chapell Hill, University of North Carolina Press, 2007.
- Margariti, R.E., « Mercantile Network, Port Cities, and Pirate States: conflict and Competition in the Indian Ocean World of Trade Before the Sixteenth Century », *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, 51 (2008), p. 543-577.
- Margariti, R.E., « Thieves or Sultans ? Dahlak and the rulers and merchants of Indian Ocean port cities, eleventh to thirteenth centuries CE » dans Blue, L., Cooper, J., Thomas, R., Whitewright, J. (éd.), *Red Sea IV: Connected Hinterlands: The Fourth Intenational Conference on the People of the Red Sea Region*, Oxford, Archeopress, 2010, p. 155-164.
- Marriner, N., Morranger, Ch., Boudhagher-Fadel, M., Bourcier, M., Carbonel, P., « Geoarchaeology of Tyre's Northern harbours, Phoenicia », *Journal of Archaeological Science*, 32 (2005), p. 1302-1327.
- Marriner, N., Morranger, Ch., Doumet-Serhal, Cl., « Geoarchaeology of Sidon's Ancient harbours, Phoenicia », *Journal of Archaeological Science*, 33 (2006), p. 1514-1535.
- Martin, J.-M., « Léon, archevêques de Calabre, l'église de Reggio et la lettre de Photius (Grumel-Darrouzès n° 562) », dans *Mélanges offerts à Hélène Ahrweiler*, Publications de la Sorbonne, Paris, 1998, 11, p. 481-491.

- Martin, J.-M., Noyé, G., « Les façades maritimes de l'Italie du sud : défense et mise en valeur (IV^e-XIII^e siècle), dans Martin, J.-M. (éd.), *Zones côtières littorales dans le monde méditerranéen : défense, peuplement, mise en valeur*, Castrum 7, École française de Rome, Casa de Velazquez, Rome-Madrid, 2001, p. 467-512.
- Martinez-Gros, G., *Ibn Khaldûn et les sept vies de l'islam*, Arles, Actes Sud, 2006.
- Marzouk, M., « Four dated Tirâz fabrics on the Fatimid Khalif al-Zâhir », *Kunst des Orients*, 11 (1955), p. 45-51.
- Marzouk, M., « The Tirâz institution in Medieval Egypt », *Studies in Islamic Arts and Architecture in honor of K.A.C. Kreswell*, Londres, Oxford University Press, 1965, p. 157-162.
- Massé, H., « Le poème d'Ibn Hani al-Andalusi sur la conquête de l'Égypte », dans *Mélanges d'Histoire et d'Archéologie de l'Occident Musulman, Hommage à Georges Marçais*, 11, Paris, 1957, p. 33-49.
- Mas Latrie, L., *Traité de paix et de commerce et documents divers concernant les relations des chrétiens avec les Arabes de l'Afrique septentrionale au Moyen Âge*, Paris, Plon, 1866.
- Mayer, H.E., « Abû 'Alîs Spuren am Berliner Tiergarten. Ein diplomatisches Unikat aus dem Kreuzfahrerkönigreich Jerusalem », *Archiv für Diplomatie*, 38 (1992), p. 113-133.
- Mikami, T., « Chinese Ceramics from Medieval Sites in Egypt » dans T. Mikasa (éd.), *Bulletin of the Middle Eastern Culture Center in Japan, vol. II : Cultural and Economic relations between East and West Sea Routes*, Wiesbaden, Harrasowitz, p. 8-45.
- Miṣrî, J.S. Al-, « Madinat Tinnîs fî al-ta'rikh al-islâmî », *Majallat Kulliyat al-Ādâb*, 35 (1987), p. 146-189.
- Miquel, A., *La géographie humaine du monde musulman jusqu'au milieu du XI^e siècle*, Paris, Mouton, 1975. 4 vols.
- Miquel, A., « La géographie arabe après l'an Mil », dans *Popoli e paesi nella cultura altomedievale, Settimane di studio del Centro Italiano di Studi sull'alto Medioevo*, 29, Spolète, 1983, p. 153-174.
- Miquel, A., « Montagne et montagnes, montagne et massifs », *Annales Islamologiques*, 15 (1979), p. 25-36.
- Miquel, A., « L'Égypte vue par une géographe arabe du IV^e/X^e siècle : al-Muqaddasî », *Annales Islamologiques*, 11 (1972), p. 109-139.
- Miquel, A., « Ibn Ḥawqal », *Encyclopaedia of Islam*, 2^e éd., 111, p. 786.
- Molinari, A., « La Sicilia islamica. Riflessioni sul passato e sul futuro della ricerca in campo archeologico », dans Nef, A., Molinari, A. (éd.), *La Sicile à l'époque islamique. Questions de méthode et renouvellement récent des problématiques, Mélanges de l'École Française de Rome, Moyen Âge*, 116 (2004/1), Rome, École Française de Rome, 2004, p. 7-17.
- Monés, H., « Djāmakiyya », *Encyclopaedia of Islam*, 2^e éd., 11, p. 413.
- Monks, G.R., « The church of Alexandria and the economic life on the city in the 6th century », *Speculum*, 28 (1953), p. 349-362.

- Morton, J., *The Role of the Physical Environment in Ancient Greek seafaring*, Leyde, Brill, 2001.
- Mouton, J.-M., *Damas et sa Principauté sous les Saljoukides et les Bourides (488-549/1076-1154) : vie politique et religieuse*, Le Caire, Institut Français d'Archéologie Orientale, 1994.
- Mouton, J.-M., *Un espace stratégique de l'Islam : le Sinaï médiéval*, Paris, Presse Universitaire de France, 2000.
- Mouton, J.-M., *Le Sinaï de la conquête arabe à nos jours*, Le Caire, Institut Français d'Archéologie Orientale, 2001.
- Mouton, J.-M., « Tinnīs », *Encyclopaedia of Islam*, 2^e éd., x, p. 531.
- Mouton, J.-M., « La ville de Syrte (Libye) au Moyen Âge : histoire et archéologie », *Bulletin de la fondation Max Van Berchem*, 22 (2008), p. 58-71.
- Mouton, J.-M., Sourdel, D., Sourdel-Thomine, J., « Deux documents damascains touchant au rachat de captifs détenus par les Francs », *Archiv für Papyrusforschung*, 59/2 (2013), p. 406-420.
- Murray, G.W., « 'Aidhab », *The Geographical Journal*, 68 (1926), p. 235-240.
- Nachlieli Dov, D., Masrawah, Y., Ein-Gedi, M., Sontag, F., « Ashdod-Yam », *Khadashot Arkheologiot*, 112 (2000), p. 101-103.
- Nef, A., « Jalons pour de nouvelles interrogations sur l'histoire de la Sicile islamique », dans Nef, A., Molinari, A., (éd.), *La Sicile à l'époque islamique. Questions de méthode et renouvellement récent des problématiques, Mélanges de l'École Française de Rome, Moyen Âge*, 116/1 (2004), Rome, École Française de Rome, 2004, p. 7-17.
- Nef, A., « Les élites savantes urbaines dans la Sicile islamique d'après les dictionnaires biographiques arabes », dans A., Nef, A., Molinari, (éd.), *La Sicile à l'époque islamique. Questions de méthode et renouvellement récent des problématiques, Mélanges de l'École Française de Rome, Moyen Âge*, 116 (2004/1), Rome, École Française de Rome, 2004, p. 451-470.
- Nef, A., « La Sicile dans la documentation de la Geniza cairote (fin X^e-XIII^e siècle) : les réseaux attestés et leur nature », dans Coulon, D., Picard, Ch., Valérian, D. (éd.), *Espaces et réseaux en Méditerranée, VI^e-XVI^e siècles, I, La configuration des réseaux*, Paris, Bouchène, 2007, p. 273-292.
- Nef, A., « La fiscalité islamique en Sicile sous la domination islamique », dans Nef, A., Prigent, V. (éd.), *La Sicile de Byzance à l'Islam*, Paris, De Boccard, 2010, p. 131-156.
- Nef, A., « Comment les Aghlabides ont décidé de conquérir la Sicile », *Annales Islamologiques*, 45 (2011), p. 191-212.
- Nef, A., *A Companion to Medieval Palermo*, Leyde, Brill, 2014.
- Neubauer, A., « Egyptian fragments », *Jewish Quarterly Review*, 8 (1895-1896), p. 541-561.
- Neubauer, A., « Egyptian fragments II », *Jewish Quarterly Review*, 9 (1896-1867), p. 24-38.
- Nicolle, D., « The manufacture and Importation of Military Equipments in the Islamic Eastern Mediterranean (10th-14th Centuries) », dans Vermeulen, U., Van

- Steebergen, J. (éd.), *Egypt and Syria in the Fatimid, Ayyubid and Mamluk Eras III, Orientalia Lovaniensia Analecta 102*, Louvain, Peeters, 1992, p. 139-162.
- Newbold, D., « The crusader in the red Sea and the Sudan », *Sudan Notes and Records*, 27 (1945), p. 213-227.
- O'Leary, D., *A short history of the Fatimid khalifate*, Londres, Trench and Trubner & Co., 1923.
- Ouerfelli, M., *Le sucre. Production, commercialisation et usages dans la Méditerranée médiévale*, Leyde, Brill, 2008.
- Pagès, J., « La pensée navale athénienne », dans A. Coutau-Begarié (éd.), *Pensée et histoire navale*, vol. 1, Institut de Stratégie et des conflits, 2005 (www.stratisc.org/PN1_PAGESPENSE.htm consulté le 25 août 2010).
- Paul, A., « 'Aidhab: A Medieval Red Sea Port », *Sudan Notes and Records*, XXXVI (1955), p. 64-69.
- Peacock, A., Peacock, D., « The Enigma of 'Aydhab : a Medieval Islamic Port on the Red Sea Port », *The International Journal of Nautical Archeology*, 37 (2008), p. 32-48.
- Pellat, Ch., « Ġaḥiziana I », *Arabica*, 1 (1954), p. 153-165.
- Pellat, Ch., Le « calendrier agricole de Qalqashandī », *Annales Islamologiques*, 15 (1979), p. 166-185.
- Pellat, Ch., *Cinq calendriers égyptiens*, Le Caire, Institut Français d'Archéologie Orientale, 1986.
- Pellat, Ch., « Al-Mas'ūdī », *Encyclopaedia of Islam*, 2^e éd., VI, p. 784a.
- Pellitteri, A., « The Historical-Ideological framework of Islamic Fatimid (fourth/tenth century) with reference to the work of qāḍī l-Nu'mān », *al-Masāq*, 7 (1994), p. 111-163.
- Picard, Ch., *L'océan Atlantique musulman*, Paris, Maisonneuve et Larose, 1997.
- Picard, Ch., *La Mer et les musulmans au Moyen Âge, VIII^e-XIII^e siècles*, Paris, Presse Universitaire de France, 1997.
- Picard, Ch., « Les arsenaux musulmans de la Méditerranée et de l'océan Atlantique (VII^e-XV^e siècle) », dans Coulomb, D., Otten-roux, C., Pagès, P., Valérian, D. (éd.), *Chemins d'Outre-mer, Études d'histoire sur la Méditerranée médiévale offertes à Michel Balard*, 11, Paris, Publications de la Sorbonne, 2005, p. 691-710.
- Picard, Ch., « Le port "construit" sur les littoraux du monde musulman méditerranéen et atlantique (VIII^e-XV^e siècles), d'après les sources arabes » dans Fabres, G., Le Blevec, D., Menjot, D. (dir.), *Les ports et la navigation en Méditerranée au Moyen Âge*, Actes du Colloque de Latte (novembre 2004), Association pour la Connaissance du Languedoc-Roussillon, 2009, p. 213-224.
- Picard, Ch., *La mer des califes. Une histoire de la Méditerranée musulmane*, Seuil, Paris, 2015.
- Picard, Ch., Borrut, A., « Râbata, Ribât, Râbita : une institution à reconsidérer », dans Prouteau, N., Sénac, P. (éd.), *Chrétiens et musulmans en Méditerranée médiévale (VIII^e-XII^e siècle), Échanges et contacts*, Poitiers, Université de Poitiers, 2003, p. 34-65.

- Pirenne, H., *Mahomet et Charlemagne*, nouvelle éd., Paris, Presse Universitaire de France, 2005.
- Plumley, J.M., « The Christian Period at Qasr Ibrim : Some Notes on the MSS Finds », dans K. Michalowski (éd.), *Nubia, Récentes recherches*, Varsovie, 1972, Actes du colloque nubien international au Musée National de Varsovie, 19-22 juin 1972, Varsovie, 1975, p. 101-107.
- Pomey, P., *La navigation dans l'Antiquité*, Aix-en-Provence, Edisud, 1997.
- Popper, W., *The Cairo Nilometer*, Berkeley, University of California Press, 1951.
- Power, T., *The Red Sea From Byzantium to the Caliphate, AD 500-1000*, Le Caire-New York, The American University of Cairo Press, 2012.
- Pradines, S., « Les fortifications fatimides, X^e-XII^e siècles (Ifriqiyya, Mişr, Bilād al-Shām) », dans Eychenne, M., Zouache, A. (éd.), *La guerre dans le Proche-Orient médiéval*, Le Caire, Institut Français d'Archéologie Orientale, 2015, p. 231-276.
- Pradines, S., « Qalat al-Qabsh et les forteresses abbassides d'Égypte », *Journal of Oriental and African Studies*, 24 (2015), p. 86-114.
- Pradines, S., « Discovering the Fatimid walls », dans Jodidio, Ph. (éd.), *Cairo, Renewing the Historic City*, Munich, Prestel, 2018, p. 112-125.
- Pradines, S., Talaat, O., « Les fortifications fatimides du Caire : Bâb al-Tawfiq et l'enceinte en briques crues de Badr al-Gamâlî », *Annales Islamologiques* 41 (2007), p. 229-275.
- Pradines, S., Den Heijer, J., « Bâb al-Tawfiq : une porte du Caire fatimide oubliée par l'histoire », dans *Le Muséon*, 121 (2008), p. 143-170.
- Prawer, J., « On agricutures under Crusaders », *Eretz Israel*, 1 (1951), p. 145-152.
- Prawer, J., « Historical maps of Acre », *Eretz Israel*, 2 (1953), p. 175-184.
- Prawer, J., « Ascalon and the Ascalon trip in Crusaders politics », *Eretz Israel*, 4 (1956), p. 231-248.
- Prawer, J., *Histoire du Royaume latin de Jérusalem*, 2^e éd., Paris, CNRS édition, 2007. 2 vols.
- Prigent, V., « La politique sicilienne de Romain I^{er} Lécapène », dans D. Barthélémy, J.-Cl. Cheynet (éd.), *Guerre et société au Moyen Âge Byzance-Occident*, Publications de l'ACHCByz, Paris, 2010.
- Pringle, D., « Medieval Pottery from Caesarea: The Crusader Period », *Levant*, 17 (1985), p. 171-202.
- Pryor, J.H., « Transportation of horses by sea during the era of the Crusades » *Mariner's Mirror*, 68 (1982), p. 9-27, 103-125.
- Pryor, J.H., *Geography, Technology and War studies in the maritime history of the Mediterranean, 649-1571*, Cambridge, Cambridge University Press, 1988.
- Pryor, J.H., « The Naval architecture of crusader transport ship and horse transports revisited » *Mariner's Mirror*, 76 (1990), p. 255-273.

- Pryor, J.H., « "Water, water everywhere, Nor any drop to drink", Water supplies for the fleets of the first Crusade », dans M. Balard (éd.), *Dei gesta per Francos : études sur les Croisades dédiées à Jean Richard*, Aldershot, Ashgate, 2001.
- Pryor, J.H., « Type of ships and their performance capabilities », dans R. Macrides (éd.), *Travel in the Byzantine World, Symposium of Byzantine Studies, Birmingham, April 2000*, Aldershot, Ashgate Variorum, 2002, p. 33-58.
- Pryor, J.H., « From dromon to galea : Mediterranean bireme galleys AD 500-1300 », dans J.S. Morrison (éd.), *The age of the galley : Mediterranean oared vessels since pre-classical times*, Londres, Conway Maritime Press Ltd, 2004.
- Pryor, J.H., *The Age of the Dromon. The Byzantine Navy c.a. 500-1204*, Leyde, Brill, 2006.
- Qadi, W. Al-, « An earlier Fatimid political document », *Studia Islamica*, 48 (1978), p. 74-108.
- Quatremère, M., « Vie du calife fatimide al-Mo'ezz lidin Allah », *Journal Asiatique*, 3^e série, 2 (1836), p. 401-439 ; 3 (1837), p. 44-93, 165-208.
- Raban, A., « Acre. The sea », dans E. Stern (ed.), *The New Encyclopaedia of Archaeological Excavations in the Holy Land*, vol. 3, Carta, Jerusalem, 1992, p. 1237-1240.
- Rabieh, H., *The Financial system of Egypt A.H. 564-741/1169-1341*, Londres, Routledge, 1972.
- Rāghib, Y., « Lettre d'un marchand d'Alexandrie de la collection Golenischeff Moscou », *Annales Islamologiques*, 48-2 (2014), p. 61-80.
- Rāghib, Y., « Une commande d'articles à Fustât rédigée dans le dernier tiers du II^e siècle de l'islam ou le premier du suivant », *Annales Islamologiques*, 50 (2016), p. 269-290.
- Rankov, B., « Reconstructing the Past: the operation of the trireme reconstruction *Olympias* in the light of historical sources », *Mariners's Mirror*, 80 (1994), p. 131-146.
- Rapoport, Y., « The view from the South : The Maps of the Book of Curiosities and the Commercial Revolution of the Eleventh Century », dans Margariti, R., Sabra, A., Sijpesteijn, P. (éd.), *Histories of the Middle East : Studies in Middle Eastern Society, Economy, and Law in Honor of A.L. Udovitch*, Leyde, Brill, 2010, p. 183-192.
- Rapoport, Y., « Reflections of Fatimid Power in the Maps of Island cities in the "Book of Curiosities" », dans Stercken, M., Baumgärtner, I. (éd.), *Herrschaft verorten. Politische Kartographie des Mittelalters und der frühen Neuzeit*, (Medienwandel – Medienwechsel – Medienwissen), Zürich, Chronos, 2012, p. 183-209.
- Remondon, R., « À propos de la menace byzantine sur Damiette sous le règne de Michel III », *Byzantion*, XIII (1953), p. 254-260.
- Rex-Smith, G., *Studies in the medieval history of the Yemen and South Arabia*, Variorum Reprints, Galliard Ltd, Great Yarmouth, Norfolk, 1997.
- Rey, E., *Les Colonies franques de Syrie aux XII^e et XIII^e siècles*, Paris, Picard, 1883.
- Richard, J., « Les bases maritimes des Fatimides », dans U. Vermeulen, D. De Smet (éd.), *Egypt and Syria in the Fatimid, Ayyubid, Mamluk Eras 1, Orientalia Lovaniensia Analecta 73*, Louvain, Peeters, 1995, p. 115-129.

- Rizzitano, U., « Kalbides », *Encyclopaedia of Islam*, IV, p. 496.
- Rogers, R., *Latin Siege Warfare in the Twelfth Century*, Oxford, Clarendon press, 1992.
- Rougé, J., *La marine dans l'Antiquité*, Paris, Presse Universitaire de France, 1975.
- Rougeulle, A., « Golfe Persique et mer Rouge ; la diffusion des produits d'Extrême Orient », *Dossiers d'Archéologie*, 256 (2000), p. 70-73.
- Rougeulle, A., « Porcelaines chinoises des ports du Hadramaout (Yémen) », Taoci 1 (Actes du colloque Le « bleu et blanc » du Proche-Orient à la Chine (Paris, Musée Cernuschi 22-23/10/99), Paris, Musée Cernuschi, 2000, p. 67-71.
- Rustow, M., *Heresy and the Politics of Community. The Jews of the Fatimid Caliphate*, Ithaca, Londres, Cornell University Press, 2008.
- Salih, M.J., *Government Relations with the Coptic Community in Egypt during the Fatimid Period (358-567/969-1171)*, Ph.D, University of Chicago, 1995. (Inédit).
- Saleh, 'A., « Le rôle des bédouins d'Égypte à l'époque fatimide », *Rivista degli Studi Orientali*, 54 (1980) p. 51-66.
- Salvatori, E., « Il corsaro pisano Trapelicino : un'avventura mediterranea del XII secolo », *Bolletino Storico Pisano*, 76 (2007), p. 31-56.
- Sanders, P., *Ritual, politics, and the City in Fatimid Cairo*, Albany, State University of New York Press, 1994.
- Saint-Guillain, G., « Le commerce vénitien dans l'empire byzantin jusqu'en 1171 », dans S. Métivier, P. Pagès (éd.), *Economie et société à Byzance (VIII^e-XII^e siècles) : textes et documents*, Publications de la Sorbonne, Paris, 2007, p. 263-272.
- Sartain, E., « Nubian-Egyptian relation in the Late Fatimid Period : The Sudan trade », paper presented at MESA Conference, Triangle Park, North Carolina, 1993. (Inédit).
- Sayyid, A.F., *Sources de l'histoire du Yémen à l'époque musulmane*, Ifao, Le Caire, 1974.
- Sayyid, A.F., « Lumières nouvelles sur quelques sources de l'histoire fatimide en Égypte », *Annales Islamologiques*, 13 (1977), p. 1-41.
- Sayyid, A.F., « Remarques sur la composition des *Khiṭaṭ* de Maqrīzī d'après un manuscrit autographe », dans Vercoutter, J. (dir.), *Hommages à la mémoire de Serge Sauneron*, II, *Égypte post-pharaonique*, Ifao, Le Caire, 1979, p. 231-258.
- Sayyid, A.F., *Ta'riḫ al-madhāhib al-dīniyya fī bilād al-Yaman*, Le Caire, al-Dār al-miṣriyya al-lubnaniyya, 1988.
- Sayyid, A.F., « Early methods of book composition: al-Maqrīzī's draft of the *Kitāb al-Khiṭaṭ* », dans Y. Dutton (éd.), *The Codicology of Islamic Manuscripts*, Londres, Al-Furqan Islamic Heritage Foundation, 1995, p. 93-101.
- Sayyid, A.F., *Dawla al-Fāṭimīyya fī Miṣr : tafsiṛ jadīd. Les Fatimides en Égypte, nouvelle interprétation*, Le Caire, Al-dār al-miṣriyya al-lubnaniyya, 1996.
- Sayyid, A.F., *La capitale de l'Égypte jusqu'à l'époque fatimide, al-Qahira et al-Fustat. Essai de reconstitution topographique*, Beyrouth, Franz Steiner Verlag Stuttgart, 1998.
- Sbath, P., « *Kitāb al-Azmina* », *Bulletin de l'Institut d'Égypte*, 15 (1933), p. 235-257.

- Scanlon, G.T., « A note on Fatimid-Saljuq trade », dans Richards, D.S. (éd.), *Islamic Civilisation 950-1150*, Oxford, Oxford University Press, 1973, p. 265-274.
- Schneider, M., *Stèles funéraires musulmanes des îles Dahlak (mer Rouge)*, Le Caire, Institut Français d'Archéologie Orientale, 1983.
- Seignobos, R., « La frontière entre le le bilād al-islām et le bilād al-Nūba : enjeux et ambiguïtés d'un frontière immobile (VII^e-XII^e siècles) », *Afriques* [Online], 02 (2010), Consulté le 27 Novembre 2016. URL : <http://afriques.revues.org/800>.
- Seignobos, R., « Mirabilia et realia dans le Kitāb akhbār al-Nūba d'Ibn Sulaym al-Uswānī », *Annales Islamologiques*, 51 (2017), p. 124-142.
- Seignobos, R., *L'Égypte et la Nubie à l'époque médiévale. Élaboration et transmission des savoirs historiographiques (341-ca. 1500)*, Thèse de doctorat, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 2016. 2 vols. (Inédite).
- Seigue, A., *La forêt circumméditerranéenne et ses problèmes*, Paris, Maisonneuve et Larose, 1985.
- Senoune, O., « Fondouks, khans et wakalas à Alexandrie à travers les récits de voyageurs. », *Annales Islamologiques*, 38 (2004), p. 453-489.
- Serjeant, R.B., « Pottery and Glass Fragments from the Aden Littoral with Historical Notes », *Journal of the Royal Asiatic Society*, 1948, p. 108-133.
- Serjeant, R.B., *Material for a History of Islamic Textiles up to the Mongol Conquest*, 1^{ère} édition 1942-1951 ; rééd. Beyrouth, Librairie du Liban, 1972.
- Serjeant, R.B., « The Ports of Aden and Shihr (Medieval Period) », *Les grandes escales I, Recueils de la Société Jean Bodin 32 (10^e colloque d'histoire maritime)*, Bruxelles, Éditions de la librairie encyclopédique, 1974, p. 208-223.
- Serjeant, R.B., *Studies in Arabian History and Civilisation*, Variorum Reprints, Great Yarmouth, Galliard Ltd, 1981.
- Serjeant, R.B., *Society and Trade in South Arabia*, Variorum Reprints, éd. Galliard Ltd, Great Yarmouth, 1996.
- Serjeant, R.B., « The Fāṭimī – Ṭaiyyibī (Ismā'īlī) Da'wah. Ideologies and Community », dans Chevallier, D. (dir.), *Les Arabes et l'histoire créatrice*, Paris, 1995, p. 59-77.
- Shaban, M.A., *Islamic history, a new interpretation*, 1, Cambridge, Cambridge University Press, 1974.
- Sharon, M., « A new Fatimid inscription from Ascalon and its historical settings », *'Atiqōt*, 26 (1995), p. 61-86.
- Sharon, M., « The Caesarea bronze hoard: the epigraphic find » dans I. Ziffer, *Islamic Metalwork*, Tel Aviv, 1996, p. 56-57.
- Sharon, M., *Corpus Inscriptiorum Arabicorum Palaestinaen*, vol. A, Leyde, Brill, 1997.
- Shaube, A., *Handelsgeschichte der romanischen Völker des Mittelmeergebiets*, Munich, 1906.
- Sheehan, P., *Babylon of Egypt. The Archaeology of Old Cairo and the Origins of the City*, ARC-AUC Press, Le Caire, 2010.

- Sijpestein, P.M., « Travel and trade on the River », dans Sijpestein, P.M., Sudelin, L. (éd.), *Papyrology and the History of Early Islamic Egypt*, Leyde, Brill, 2004, p. 115-152.
- Sidebotahm, S.E., Hense, M., Nouwens, H.M., *The Red Land, The Illustrated Archaeology of Egypt's Eastern Desert*, Le Caire-New York, The American University of Cairo Press, 2008.
- Shayyāl, J. Al-, *Ta'riḫ madinat al-Iskandarīyya fī al- 'aṣr al-islāmī*, Le Caire, 1967.
- Shini, M., *Ancient African Kingdoms*, New York, Mentor Book, 1970.
- Shoshan, B., « Fatimid grain policy and the post of Muhtasib », *International Journal of Middle East Studies*, 13 (1981), p. 181-189.
- Sijperteijn, P.M., Sundelin, L. (éd.), *Papyrology and the History of the Early Egypt*, Leyde, Brill, 2004.
- Skinner, P., *Medieval Amalfi and Its Diaspora, 800-1250*, Oxford, Oxford University Press, 2013.
- Sololy, J., « Textiles and Identity », dans Flood, F.B., Necipglu, G. (éd.), *A Companion to Islamic Art and Textile*, Leyde, Brill, 2017, p. 275-299.
- Spatafora, F., « Nuovi dati preliminari sulla topografia di Palermo in eta medievale », dans A. Nef, A. Molinari (éd.), *La Sicile à l'époque islamique. Questions de méthode et renouvellement récent des problématiques, Mélanges de l'École Française de Rome, Moyen Âge*, 116 (2004), Rome, École Française de Rome, 2004, p. 7-17.
- Sprandel, R., « Le commerce du fer en Méditerranée orientale au moyen âge », dans M. Mollat (éd.), *Sociétés et compagnies de commerce en Orient et dans l'Océan indien*, Paris, S.E.V.P.E.N, 1970, p. 387-392.
- Starr, J., *The Jews in the Byzantine Empire, 641-1204*, New York, B. Franklin, 1939.
- Stern, S.M., « Ismā'īlī propaganda and Fatimid rule in Sind », *Islamic Culture*, 23 (1949), p. 298-307.
- Stern, S.M., « Embassy of the Byzantine Emperor to the Fatimid Caliph al-Mu'izz », *Byzantion*, XX (1950), p. 239-258.
- Stern, S.M., « The succession to the Fatimid Imam al-Amir, the claims of the later Fatimids to the imamate, and the rise of the Tayyibi ismailism », *Oriens*, 4 (1951), p. 193-255.
- Stern, S.M., « An original document from the fatimid chancery concerning italian merchants. », dans *Studi Orientalisti in onore di G. Levi Della Vida*, 11, Rome, Istituto per l'Oriente, 1956, p. 529-538.
- Stern, S.M., « A Fatimid decree of the year 524/1130 », *Bulletin of the school of Oriental and African Studies*, 23 (1960), p. 439-455.
- Stern, S.M., « Three petitions of the Fatimid period », *Oriens*, 15 (1962), p. 172-209.
- Stern, S.M., *Fatimid decrees : original documents from the Fatimid chancery*, Londres, Faber & Faber, 1964.
- Stern, S.M., « Rāmīshṭ of Sīrāf, a Merchant Millionaire of the Twelfth century », *Journal of the Royal Asiatic Society*, Avril 1967 p. 10-14.

- Stern, S.M., « A Petition to the Fāṭimid Caliph al-Mustansir concerning a conflict within the Jewish Community », *Revue des Études Juives*, 128 (1969), p. 203-222.
- Stern, S.M., « Fāṭimid Propaganda among Jews according to the testimony of Yefet b. 'Alī the Karaite » dans Stern, S.M. (éd.), *Studies in early Ismā'īlism*, Leyde, Brill, 1983, p. 84-95.
- Stern, S.M., *Studies in early Ismā'īlism*, Leyde, Brill, 1983.
- Stillman, N.A., *East-West relations in the Islamic Mediterranean in the Early Eleventh century: a study in the Geniza correspondence of the House of Ibn 'Awkal*, Ph.D. Dissertation, University of Pennsylvania, 1970.
- Stillman, N.A., « The Eleventh-Century Merchant House of Ibn 'Awkal (A Geniza Study) », *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, 16 (1973), p. 15-88.
- Stillman, Y.K., Sanders, P., Rabbat, N., « Ṭirāz », *Encyclopaedia of Islam*, 2^e éd., x, p. 534.
- Strauss, E., « Documents pour l'histoire économique et sociale des Juifs dans le Proche-Orient », *Zion*, VII (1941), p. 142-155.
- Streck, M., « Kaysāriyya », *Encyclopaedia of Islam*, 2^e éd., IV, p. 840.
- Sourdel, D., Sourdel-Thomine, J., Mouton, J.-M., « Une attaque de Damas par les Qarmates au X^e siècle d'après la lettre d'un marchand », *Archiv für Papyrusforschung*, 56/1 (2010), p. 64-76.
- Surūr, M., *al-Nufūdḥ al-fāṭimī fī Jazīrat al-'arab*, Le Caire, Dār al-fikr al-'arabī, 1964.
- Tadmūri, 'U., *Ta'rikh Ṭarabulūs*, Beyrouth, Mu'assasat al-risāla, 1978.
- Tahir, G.M. al-, « The Gate to the Mediterranean: Ports and Trade of the Red Sea Coast in Early Islamic Times », dans al-Hijji, Y.J., Christides, V. (éd.), *Aspects of Arab Seafaring*, Athènes, Institute for Graeco-Oriental and African Studies, 2002, p. 217-228.
- Talbi, M., « Intérêt des oeuvres juridiques traitant de la guerre pour l'historien des armées médiévales ifrikiyennes », *Cahiers de Tunisie*, 15 (1956), p. 289-293.
- Talbi, M., « Les courtiers en vêtements en Ifriqiya aux IX^e-X^e siècles d'après le Masā'il samāsira d'al-Ibyānī », *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, 5 (1962), p. 160-194.
- Talbi, M., *L'émirat aglabide, 186-296/800-909*, Paris, Adrien-Maisonneuve, 1966.
- Talbi, M., « Le christianisme maghrébin de la conquête musulmane à sa disparition : une tentative d'explication », dans Gervers, M., Bikhazi, R.J. (dir.), *Conversions and Continuity. Indigenous Christian Communities in Islamic Lands. VIIIth to XVIIIth centuries*, Toronto, Pontifical Institute of Mediaeval Studies, 1990, p. 313-351.
- Talbi, M., « Ibn al- Raqīq », *Encyclopaedia of Islam*, 2^e éd., III, p. 902.
- Tibbets, G.R., *Arab navigation on the Indian Ocean before the coming of the Portuguese*, Londres, The Royal Asiatic Society of Great Britain and Ireland, 1981.
- Tibi, A., « Byzantine-Fatimid relations in the reign of al-Mu'izz li-Din Allāh », *Graeco-Arabica*, 4 (1991), p. 91-97.

- Tillier, M., « The Mazalim in Historiography », dans Ernon, A.R., Ahmed, R. (éd.), *The Oxford Handbook of Islamic Law*, Oxford, Oxford University Press, 2015, p. 357-380.
- Thiry, J., *Le Sahara libyen dans l'Afrique du Nord médiévale*, Louvain, Peeters, 1995.
- Thiry, J., « L'Égypte et le déclin de l'Afrique du Nord (XI^e-XII^e siècles) », dans Vermeulen, U., De Smet, D. (éd.), *Egypt and Syria in the Fatimid, Ayyubid and Mamluk Eras II, Orientalia Lovaniensia Analecta*, 83, Louvain, Peters, 1998, p. 238-248.
- Thompson, K.S., *Politics and Power in Late Fatimid Egypt : the Rise of Caliph al-Mustansir*, Londres, I.B. Tauris, 2018.
- Tonghini, C., « Fatimid Ceramics from Italy: the Archaeological Evidence », dans Barrucand, M. (éd.) *L'Égypte fatimide, son art et son histoire*, Paris, Presse Universitaire de la Sorbonne, 1999, p. 285-296.
- Torres-Balbás, L., « Attarazanas hispanomusulmanas », *Al-Andalus*, 11 (1946), p. 175-209.
- Torres-Balbás, L., « Las Alhondigas hispanomusulmanas y el Corral del Carbon de Granada », *Al-Andalus*, 11 (1946), p. 447-481.
- Torres-Balbás, L., « Alcaicerias », *Al-Andalus*, 14 (1949), p. 431-455.
- Toussoun, O., *Mémoire sur les anciennes branches du Nil*, Mémoires de l'Institut d'Égypte, tome 4^e, Le Caire, Institut Français d'Archéologie Orientale, 1922.
- Toussoun, O., *Mémoire sur les finances de l'Égypte depuis les pharaons jusqu'à nos jours*, le Caire, Institut Français d'Archéologie Orientale, 1924.
- Toussoun, O., *La géographie de l'Égypte à l'époque arabe*, tome 1^{er}/1^{ere} partie, La Basse Égypte, *Mémoires de la Société Royale d'Archéologie d'Alexandrie*, tome 6^{eme}/1^{ere} partie, Le Caire, Institut Français d'Archéologie Orientale, 1926.
- Toussoun, O., « Description du phare d'Alexandrie d'après un auteur arabe du XII^e siècle », *Bulletin de la Société d'Archéologie d'Alexandrie*, 9 (1936-1937), p. 49-53.
- Traboulsi, S., « Lamak ibn Mâlik al-Ḥammadī and Sulayhid-Fatimid Relations », *Proceedings of the Seminar for Arabian Studies*, 30 (2000), p. 221-227.
- Traboulsi, S., « The Queen Was Actually a Man : Arwā Bint Aḥmad and the Politics of Religion », *Arabica*, 50 (2003), p. 96-108.
- Travaini, L., « La monetazione della Sicilia in epoca islamica », dans Nef, A., Molinari, A. (éd.), *La Sicile à l'époque islamique. Questions de méthode et renouvellement récent des problématiques, Mélanges de l'École Française de Rome, Moyen Âge*, 116 (2004/1), Rome, École Française de Rome, 2004, p. 304-317.
- Treglia J.-C., Richarté C., Capelli C., Waksman Y., « Importations d'Amphores médiévales dans le sud-est de la France (X^e-XII^e s.) », dans Gelichi, S. (éd.), *Actes du IX^e Congrès International de l'AIECM2* (Venise, 23-29 novembre 2009), Florence, All'Insegna dell Giglio, 2012, p. 205-207.
- Troupeau, G., « Le livre des temps », *Arabica*, 15 (1968), p. 113-142.
- Troupeau, G., « La description de la Nubie d'al-Uswānī », *Arabica*, 1 (1954), p. 276-288.
- Udovitch, A.L., « Formalism and informalism in the social and economic institution in the Medieval Islamic world », dans Banani, A., Vryonis, S. (éd.), *Individualism and Conformity in Classical islam*, Wiesbaden, 1977, p. 61-81.

- Udovitch, A.L., « A Tale of two Cities: commercial relations between Cairo and Alexandria during the second half of the 11th century », dans Miskimin, H.A., Herlihy, D., Udovitch, A. (éd.), *The Medieval City*, New Haven, Yale University Press, 1978, p. 143-162.
- Udovitch, A.L., « Time, the sea and Society: duration of commercial voyages on the Southern shores of the Mediterranean during the high middle ages », dans *La navigazione Mediterranea nell'Alto Medioevo*, Spolete, Presso la sede del Centro, 1978, p. 503-563.
- Udovitch, A.L., « L'énigme d'Alexandrie: sa position au Moyen Âge d'après les documents de la Geniza du Caire », *Revue de l'Occident Musulman et de la Méditerranée*, 46 (1987), p. 71-79.
- Udovitch, A.L., « Merchants and Amirs: government and trade in 11th century Egypt », *Asian and African Studies*, 22 (1988), p. 53-72.
- Udovitch, A.L., « Medieval Alexandria: some evidences from the Cairo Genizah documents », dans Hamma, K. (éd.) *Alexandria and Alexandrianism: papers delivered at a symposium organized by the J. Paul Getty Museum and the Getty Center for the History of art and the Humanities and held at the Museum* (Avril 22-25, 1993), Malibu, Science Press, 1996, p. 273-284.
- Udovitch, A.L., « Alexandria in the 11th and 12th Centuries. Letters and documents of the Cairo geniza merchants: an interim balance sheet », dans Décobert, C. (éd.) *Alexandrie Médiévale 2, Études Alexandrines*, 8 (2002), Le Caire, Institut Français d'Archéologie Orientale, p. 99-112.
- ‘Uqīl, M., Mikhayīl, N., Abū Bakr, ‘A.M., Ḥusayn, M., ‘Abd al-‘Alim, A., Fahmy, ‘A.M., Salim, ‘A., ‘Abadī, A.M., al-Surūjī, M. al-Mahmū, A., *Ta’rīkh al-bahriyya al-miṣriyya*, Le Caire, al-Ahrām al-Tijāriyya, 1973.
- Van Doorninck, F.H., « The Medieval shipwreck at Serçe Liman, an early Fatimid 11th century Fatimid-Byzantine commercial voyage », *Graeco-Arabica*, 4 (1981), p. 45-52.
- Van Doorninck, F.H., « Waterline Ram », *Mariner's Mirror*, 79 (1993), p. 387-392.
- Vallet, E., *L'Arabie marchande. État et commerce sous les sultans rasūlides du Yémen (626-858/1229-1454)*, Paris, Publications de la Sorbonne, 2010.
- Van Nieuwenhuysse, S., « The uprising of Abū Rakwa and the Bedouin against the Fāṭimids », *Acta Orientalia Belgica*, 17 (2003), p. 245-264.
- Vassiliev, A.A., *Byzance et les Arabes*, tome 2, 2^e partie, *Extraits des sources arabes*, Bruxelles, Édition de l'Institut de philologie et d'histoire, 1950.
- Vatikiokis, P.J., « A reconstruction of the Fatimid theory of state », *Islamic Culture*, 28 (1954), p. 399-409.
- Villain-Gandossi, Ch., « Au Moyen Âge, le domaine de la peur », dans Corbin, A., Richard, H., (coord.), *La Mer, terreur et fascination*, Paris, Seuil, 2004, p. 71-77.
- Von Falkenhausen, L., « Il Commercio di Amalfi con Constantinopoli e il Levante nel secolo XII », dans Benti, O. (éd.), *Amalfi; Genova, Pisa e Venezia: Il commercio con Constantinopoli e il vicino oriente nel secolo XII*, Pise, Pacini Editore, 1998, p. 19-38.

- Von Grunebaum, G.E., « The Nature of the Fatimid achievement », dans *Millénaire du Caire, Colloque International sur l'Histoire du Caire*, Gräfenharnischen, 1973, p. 199-215.
- Wade, G., « Chinese engagement with the Indian Ocean during the Song, Yuan and Ming dynasties (Tenth to Sixteenth Centuries) », dans Pearson, M. (éd.), *Trade, circulation and flow in the Indian Ocean World*, Basingstoke, Palgrave-Mac Millan 2015, p. 55-81.
- Walker, P.E., « A Byzantine victory over the Fatimid at Alexandretta (971) », *Byzantion*, 42 (1972), p. 431-440.
- Walker, P.E., « The Crusades of John Tzimiskes in the light of new Arabic evidence », *Byzantion*, 47 (1977), p. 301-327.
- Walker, P.E., « The Ismâ'îlî da'wa in the reign of the Fatimid caliph al-Ḥākim », *Journal of the American Research Center in Egypt*, 30 (1993), p. 160-182.
- Walker, P.E., *Exploring an Islamic Empire, Fatimid history and its sources*, London, I. B. Tauris-The Institute of Ismaili Studies, 2002.
- Walker, P.E., « Al-Maqrîzî and the Fatimids », *Mamluk Studies Review*, VII (2003), p. 83-97.
- Walker, P.E., *Caliph of Cairo, al-Hakim bi-Amr Allah, 996-1021*, Le Caire-NewYork, The American University in Cairo Press, 2009.
- Walker, P.E., « Ibn Killis », *Encyclopaedia of Islam, Three*, Consultée en ligne le 11 décembre 2018 http://dx.doi.org/10.1163/1573-3912_ei3_COM_30871.
- Whitcomb, D., « Excavations in the Site of Medieval 'Aqaba », dans Rāghib, Y. (éd.), *Documents de l'Islam médiéval. Nouvelles perspectives de recherches*, Le Caire, Institut Français d'Archéologie Orientale, 1991, p. 123-130.
- Whitcomb, D., « A Fatimid Residence at Aqaba, Jordan », *Annual of the Department of Antiquities of Jordan*, XXXII (1988), p. 207-224.
- Wickham, Ch., *Framing the Early Middle Ages: Europe and Mediterranean, 400-800*, New York, Oxford University Press, 2005.
- Wickham, Ch., *Medieval Europe*, Yale, Yale University Press, 2016.
- Wiet, G., *Matériaux pour un Corpus Inscriptinum Arabicarum*, LII, Le Caire, Institut Français d'Archéologie Orientale, 1930.
- Wiet, G., *L'Égypte musulmane de la conquête arabe à la conquête ottomane*, dans *Précis de l'Histoire d'Égypte par divers historiens et archéologues*, t. II, Paris, Plon, 1937.
- Wiet, G., *L'Égypte arabe*, dans *Histoire de la Nation Égyptienne*, publiée sous la direction de G. Hanotaux, t. IV, Paris, Plon, 1937.
- Wiet, G., « Roitelets de Dahlak », *Bulletin de l'Institut d'Égypte*, XXXIV (1952), p. 90-95.
- Wiet, G., « Les marchands d'épices sous les sultans Mamlouks », *Cahiers d'Histoire Égyptienne*, 8/2 (1955), p. 87-145.
- Wiet, G., « Un proconsul fatimide de Syrie Anushtakin Dizbiri », *Mélanges de l'Université Saint-Joseph*, 46 (1970), p. 385-407.

- Wiet, G., *Inscriptions Arabes d'Égypte*, Académie des Inscriptions et Belles-Lettres, Paris, Picard, 1913.
- Wiet, G., « Al-Afdal b. Badr al-Jamālī », *Encyclopaedia of Islam*, 2^e éd., 11, p. 215.
- Wüstenfeld, H.F., *Geschichte der Fatimiden Chalifen*, Göttingen, Dieterich'sche Verlags-Buchhandlung, 1881.
- Yadin, Y., « Epigraphies arabes d'Eretz Israël », *Eretz Isrāel*, 7 (1964), p. 102-106.
- Yalaoui, M., « Un Poète shi'ite d'Occident du IV^e/X^e siècle », *Les Africains*, 6 (1977), p. 101-122.
- Yalaoui, M., « Controverse entre le fatimide Al Mu'izz et l'Omeyyade al Nasir, d'après le *Kitab al-Majalis wa-l-Musarayat du Kadi Nu'man* », *Cahiers de Tunisie*, 26 (1975), p. 7-33.
- Yared-Rachi, M., *La politique extérieure de la principauté de Damas 468-549/1076-1154*, Damas, Institut Français de Damas, 1997.
- Younes, A., « Le portus antiquus gummitanus : mise à jour à partir de nouveaux documents archéologiques », dans M. Hassen (éd.), *Byzantium antique et sâhil médiéval : Urbanisme occupation du sol*, Tunis, Université de Tunis, 2005, p. 17-36.
- Zakkar, S., *The Emirate of Aleppo 1004-1094*, Beirut, Dar al-Amanah and al-Risalah Publishing House, 1971, p. 36-42.
- Zaouache, A., *Armée et combats en Syrie de 491/1098 à 569/1174*, Damas, Institut Français du Proche-Orient, 2008.
- Zayyat, H., « Mu'jam al-Marākib wa-l-sufun », *al-Mashriq*, 43 (1949), p. 321-364.
- Zbiss, S.M., « Mahdia et Sabra Mansuriya : nouveaux documents d'art fatimide d'Occident », *Journal Asiatique*, 244 (1956), p. 79-93.

Index

- ‘Abd Allāh al-Mahdī *Voir* Mahdī al-
‘Abd Allāh b. al-Qāḍī al-Rashīd 558
‘Abd al-Malik b. Marwān 108
‘Abd al-Rahmān III 114, 285
‘Adil b. Sallār 183, 185, 278, 685
‘Adlūn 36
‘akkawī 306
‘Alī al-Ṣulayḥī 540, 549
‘Alī b. Badr 365
‘Alī b. Ḥaydara 205, 206, 207
‘Alī b. Muḥammad al-Ṣulayḥī 538
‘āmīl miṭṭāḥ al-ṣinā’a 349
‘Ammār Abū Muḥammad al-Ḥusayn Amīn
al-Dawla 247
‘arṣa 611, 612, 613, 616, 619
‘Arūs 679, 680
‘Aydḥāb 28, 29, 57, 58, 59, 60, 61, 90, 226,
228, 302, 389, 399, 437, 534, 535, 555,
557, 559, 565, 566, 571, 572, 580, 582,
583, 609, 627, 642, 662, 697
‘Ayn Abū Zayd 39
‘Ayṭ 36
‘uddat al-baḥr 109
A.f.w.b[...] 36
Abbassides 17, 30, 115, 123, 127, 128, 172, 202,
222, 224, 228, 229, 240, 425, 443, 458,
472, 475, 501, 533, 537, 539, 540, 541, 545,
547, 549, 584, 587, 692
Aboukir 37, 93
Abraham b. Ya‘qūb Der‘ī 235
Abū ‘Abd Allāh 104, 109, 150, 505
Abū ‘Alī Kutayfāt 181
Abū al-Ḥasan Aḥmad b. Mudabbir 479
Abū Bakr al-Malikī 11
Abū Naṣr Faḍl *Voir* Tustarī al-
Abū Qīr 36
Abū Sa‘d Ibrāhīm *Voir* Tustarī al-
Abū Sa‘īd Mūsā b. Aḥmad al-Ḍayf 115
Abū Shāma 9, 352
Abū Ṭālib ‘Abd Allāh b. Muḥammad b.
‘Ammār 231, 247
Abū Ṭālib *al-sharīf* al-‘Ajamī al-Ḥasanī 413
Abyssinie 168, 533, 555, 556, 558, 562
Acre 36, 38, 50, 53, 54, 74, 76, 77, 78, 85, 98,
102, 141, 151, 152, 160, 161, 170, 174, 178, 183,
185, 201, 202, 204, 211, 221, 230, 232, 241,
243, 246, 248, 278, 280, 281, 306, 309,
349, 363, 403, 446, 496, 503, 642
Aden 9, 58, 89, 92, 424, 465, 496, 531,
538, 542, 543, 544, 552, 553, 554, 555,
562, 563, 564, 568, 569, 572, 578, 582,
583, 585, 610, 643, 662, 689, 742, 743,
760
administration 3, 8, 11, 17, 25, 33, 49, 82, 92,
93, 118, 120, 175, 201, 202, 203, 205, 208,
210, 211, 212, 214, 216, 217, 218, 219, 223,
225, 227, 229, 230, 233, 237, 253, 255,
258, 259, 261, 262, 263, 264, 266, 268,
272, 273, 274, 319, 329, 330, 333, 336, 342,
343, 345, 349, 353, 355, 356, 357, 390,
398, 401, 404, 405, 409, 410, 411, 413, 414,
417, 419, 420, 423, 424, 425, 426, 427,
428, 429, 458, 467, 471, 472, 474, 477,
480, 481, 482, 483, 487, 491, 496, 498,
502, 510, 525, 549, 560, 574, 587, 589,
590, 592, 597, 598, 599, 601, 603, 604,
607, 609, 611, 612, 613, 615, 616, 619, 624,
626, 636, 637, 644, 645, 646, 647, 648,
650, 653, 655, 658, 663, 665, 667, 668,
669, 670, 673, 680, 681, 685, 686, 687,
696, 698, 699
Adriatique 49, 105, 116, 454
Aḍḍal al- 8, 13, 58, 96, 153, 154, 157, 158, 159,
160, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168,
169, 171, 172, 173, 175, 176, 181, 191, 193, 218,
226, 227, 229, 235, 236, 238, 242, 245,
247, 265, 277, 281, 301, 309, 312, 332, 355,
368, 385, 389, 390, 393, 397, 410, 411, 419,
428, 437, 438, 551, 552, 561, 566, 567, 571,
572, 642, 692
Aflaḥ 248
Aghlabides 49, 62, 63, 104, 105, 106, 107, 108,
109, 110, 115, 261, 284, 321, 345, 359
Aḥmad b. al-Ḥasan al-Kalbī 137, 138, 285
Aḥmad b. Ziyādāt Allāh b. Qarḥab 115
Aḥmad Ibn Ṭūlūn 365, 368
aiguilles 465, 543, 545, 659
Ajall Mi‘ḍād al- 210
Ajḍābiyya 25, 27, 39, 112, 249
Alepp 9, 123, 127, 143, 145, 149, 155, 158, 183,
201, 207, 208, 209, 211, 213, 214, 230, 335,
596, 656

- Alexandrie 25, 26, 27, 35, 36, 37, 38, 40, 44,
46, 49, 51, 69, 70, 72, 75, 82, 84, 85, 89, 91,
92, 93, 94, 95, 112, 113, 140, 143, 144, 146,
148, 149, 151, 178, 185, 186, 201, 202, 216,
217, 218, 219, 223, 224, 226, 227, 228, 232,
233, 234, 236, 237, 239, 240, 241, 246,
250, 252, 275, 276, 277, 284, 287, 294, 331,
349, 351, 353, 355, 356, 357, 363, 364, 371,
376, 380, 393, 397, 398, 399, 400, 401,
402, 416, 420, 423, 456, 457, 463, 478,
480, 483, 490, 492, 494, 495, 497, 499,
501, 505, 506, 508, 510, 512, 513, 516, 517,
518, 520, 524, 525, 555, 578, 586, 588, 591,
592, 594, 596, 597, 600, 606, 607, 611,
612, 613, 614, 615, 616, 617, 618, 622, 624,
625, 627, 628, 630, 631, 632, 633, 635,
638, 639, 660, 662, 663, 664, 665, 666,
667, 668, 669, 670, 671, 672, 673, 675,
676, 678, 680, 683, 684, 685, 686, 687,
688, 689, 695, 698, 699
- Alger 43, 47, 120, 321, 489
al-ghazal al-dhahab 506
al-ḥurrās bi-l-ṣinā'a 349
aloes 493
alose 478
alun 94, 494, 666, 668, 699
amandes 492, 501, 509, 592
Amantea 107
Amin al-Dawla 214, 230, 231
Āmir *Voir* Amir al-
Āmir al- 175, 176, 179, 180, 181, 218, 226, 332,
380, 423, 435, 436, 437, 438, 445, 466,
514, 552, 556, 568, 692
amir al-juyūsh 79
amiral 1, 24, 118, 124, 130, 138, 161, 176, 258,
260, 268, 269, 286, 314, 327, 338, 406,
431, 435, 462, 680
ancres 51, 135, 654, 658, 659
Anf al-Qanātir 43
Anfa 37
Anṭākī al-
Yahyā b. Sa'īd 7, 8, 145, 189, 205, 212, 225,
242, 267, 305, 346, 347, 366, 373, 375,
381, 412, 413, 436, 598, 601
antimoine 493
Anūshtakīn al-Dizbirī 211, 500
Apamée 149
argent 436, 485, 492, 494, 535
- Arsûf 158, 159, 232
Arwa 552, *Voir* Sayyida al-Ḥurra
Ascalon 8, 30, 36, 38, 53, 54, 56, 74, 78, 79, 83,
84, 102, 154, 157, 158, 159, 162, 163, 169,
170, 173, 175, 176, 178, 179, 183, 184, 190,
191, 193, 204, 218, 219, 221, 226, 227, 228,
229, 231, 233, 246, 248, 270, 271, 278, 281,
308, 315, 316, 317, 391, 446, 456, 503, 520,
526, 655, 687, 700
Asie 3, 465, 530, 533, 535, 541, 542, 545, 547,
574, 661
Asmūnah 36
Assouan 61, 92, 226, 250, 535, 556, 558, 610,
627
Atsīz 151
Ayyoubides 11, 391, 398, 609
azwād al-nāfidha 394
- B.r.z.t.d.la ? 36
Bāb al-Mandhab 568
Bāḍī' 61, 573, 574
Badr al-Jamālī 8, 13, 73, 78, 79, 85, 97, 98, 151,
152, 153, 158, 167, 168, 171, 172, 193, 203,
217, 218, 226, 230, 234, 235, 238, 243, 246,
247, 248, 280, 281, 332, 335, 354, 355,
368, 410, 412, 413, 417, 419, 428, 504, 505,
522, 524, 528, 532, 548, 549, 550, 551,
555, 561, 562, 580, 585, 599, 604, 610,
633, 647, 667, 697
Bagdad 114, 127, 128, 155, 208, 211, 222, 253,
406, 433, 443, 468, 471, 475, 484, 492,
531, 532, 541, 584, 585, 591, 597, 692, 696
baguettes 660
baḥr al-Rūm 117, 440, 449
Bahrām 181, 182, 521
Bakrī al- 27, 37, 38, 44, 45, 62, 63, 65, 93, 285,
321, 360, 362, 394, 477, 653
Baléares 675
Bānāshwar 547
Baniyas 37, 655, 656
Banū 'Ammār 247
Banū al-Faḥḥ 247
Banū al-Kanz 556, 557, 559
Banū Mūsā 585
Banū Qurra 148, 237, 249, 250, 252, 276
Bāra 35
Bardīyya 38
Barhūn b. Mūsā al-Tāhīrtī 639

- Barqa 24, 25, 26, 30, 35, 40, 46, 112, 113, 148,
202, 248, 249, 250, 251, 252, 260, 276, 321,
334, 371, 398, 452, 456, 457, 458, 485,
486, 490, 491, 506, 507, 509, 571, 573,
639, 654, 658, 696, 732
- Basāsīrī al- 541
- Baṭāl al- 43
- Baudouin 158, 160, 161, 163, 164, 169, 170, 171,
172, 173, 174, 175, 179, 228
- bawwāb bāb al-baḥr* 615, 617
- Baysan 501
- Bedja 61, 534, 556, 566, 572, 573, 574, 575, 576
- Benāya b. Mūsā 235
- Beyrouth 37, 38, 52, 55, 56, 141, 167, 169, 170,
180, 185, 205, 206, 209, 211, 213, 230, 279,
288, 299, 308, 502, 503, 655
- Beyt Jibrin 500
- Bikāqir 36
- Bilād al-Rūm* 462, 486, 490
- Bilād al-Shām 13, 23, 24, 27, 30, 50, 52, 53, 71,
74, 78, 87, 95, 99, 132, 135, 141, 154, 169,
204, 207, 212, 215, 217, 220, 240, 241, 370,
404, 498, 500, 501, 504, 505, 523, 524,
527, 534, 561, 579, 585, 599, 640, 642,
657, 690, 694
- Bilāl b. Jarīr 554, 562
- billes de fer 659
- Bint al-Faṭḥ b. Khāqān 364
- biscuits 312, 492
- Bizerte 42, 322, 477, 478
- blé 145, 492, 499, 500, 656, 663
- bœufs 508, 624
- bois 12, 24, 25, 69, 94, 110, 124, 134, 136, 146,
154, 166, 178, 182, 280, 287, 293, 321, 341,
346, 348, 359, 360, 370, 373, 377, 381,
384, 391, 394, 395, 401, 403, 404, 406,
407, 409, 418, 420, 422, 423, 424, 426,
471, 473, 488, 493, 494, 510, 512, 515, 517,
568, 581, 585, 625, 626, 628, 636, 637,
642, 648, 650, 651, 652, 654, 655, 657,
659, 661, 662, 663, 664, 666, 667, 683,
684, 685, 687, 688, 699
- bois Brésil 493
- bois d'aloès 517, 535
- Bône 42, 47, 322, 489, 651, 653
- Bougie 43, 47, 181, 509, 510, 653, 679
- Brahmapoutre 547
- Brindisi 106, 116
- brocart 494
- Bulgares 117, 285, 453, 455
- Buluggīn b. Zirī 24, 249
- Burj Abī Sulaymān 42
- Burj al-Kabīr 362
- Burullus 479, 482, 483, 508
- Burullūs 226, 227
- Būsīr 38
- Buzurg b. Shahriyār 541, 543
- Byzantins 14, 27, 35, 49, 52, 53, 56, 98, 104,
107, 114, 115, 117, 118, 120, 122, 123, 125, 126,
127, 129, 134, 141, 142, 143, 144, 145, 147,
148, 155, 186, 190, 202, 206, 220, 223, 241,
243, 278, 279, 304, 318, 321, 326, 363, 372,
396, 398, 440, 443, 444, 449, 456, 459,
462, 463, 468, 517, 651, 653, 656, 692
- cadi Abū al-Faḍl 558
- cadi al-Rashid 553, 554, 558, 665
- Calabre 48, 86, 107, 114, 115, 116, 120, 122, 125,
126, 127, 129, 130, 454, 458, 462
- canelle 493
- Canton 545
- Cap al-Hilāl 26
- Cap al-Kanā'is 26
- cap Bon 41, 321, 322, 324
- Cap des figues 26
- Cap Naqoura 27
- Cap Ta'adiya 26
- carrés de chênes 660
- carrés de pins 660
- Cefalù 48, 134, 651
- Césarée 15, 36, 38, 51, 141, 158, 170, 204, 211,
212, 221, 503, 527, 655
- chandeliers 660
- Cherchel 43
- chevilles 660
- Chypre 27, 53, 55, 87, 139, 144, 180, 315, 458,
520, 640
- Cilicie 222, 521
- cire 492, 506, 509
- clou de girofle 493
- clous 290, 424, 492, 659, 688
- Constantin IX Monomaque 149
- Constantin VII Porphyrogénète 127
- Constantinople 89, 106, 107, 117, 129, 144, 147,
208, 285, 436, 455, 456, 462, 486, 488,
512, 514, 516, 519, 521, 522, 640, 652, 684

- corail 47, 58, 59, 352, 360, 478, 492, 494, 581, 609, 651
 coraux 478
 cornaline 493
 Corse 48, 117, 118, 126, 458
 coton 492, 494, 585
 couteaux 659
 Crète 53, 102, 127, 128, 129, 315, 459, 462, 515, 519, 520, 521, 640, 653
 Cyrénaïque 44, 112, 113, 128, 148, 249, 250, 251, 457, 489, 506

dā'ī 9, 110, 112, 120, 286, 538, 539, 550, 551, 552, 553, 563, 564, 585
dā'ī al-du'āt 8
 Dahlak 61, 554, 569, 570, 571, 573, 578, 583, 609, 759
dakhla 35, 36, 37
 Dakhla al-Nāfūsa 36
 Damas 8, 78, 143, 145, 151, 155, 157, 158, 159, 161, 162, 163, 165, 168, 172, 175, 177, 191, 201, 204, 207, 218, 221, 230, 241, 242, 244, 245, 247, 267, 288, 338, 403, 445, 499, 503, 597, 733
 Damiette 27, 36, 37, 51, 52, 53, 54, 69, 82, 89, 95, 97, 98, 99, 112, 137, 151, 161, 164, 167, 185, 189, 192, 216, 226, 227, 228, 229, 250, 277, 281, 287, 337, 363, 393, 397, 399, 400, 401, 402, 420, 444, 483, 492, 494, 495, 496, 504, 505, 517, 592, 601, 614, 616, 617, 618, 619, 621, 622, 624, 625, 633, 663, 664, 666, 667, 668, 669, 673, 680, 698
dāmin al-ṣinā'a 332, 353
dār Abī al-Shāma 361
 Dār al-Baḥr 361, 362, 408, 431, 432
dār al-islām 106, 220, 354, 443, 445, 449, 523, 529, 530, 603, 605, 608, 618, 623, 633, 649, 653, 698
dār al-jabna 592
dār al-jawhara 592
dār al-kattān 592, 630, 631, 632
dār al-lawz 592
dār al-Nīl 349, 414
dār al-Shibāma 361
dār al-ṣinā'a 35, 36, 39, 41, 68, 132, 136, 285, 341, 343, 344, 346, 347, 348, 349, 351, 358, 359, 363, 372, 373, 374, 400, 409, 428, 436, 456, 487
dār al-tuffāh 502, 592
 Dār al-Yatīm 592, 614, 618
dār al-zabīb 366, 376, 384, 502, 592, 630
 Dār Mānak 355, 373, 374, 375, 383, 592, 595, 614, 615, 617, 618, 619, 630, 631, 632, 633, 637
Dār Mānak al-Iskandariyya 618
Dār Mānak al-ṣughrā 376
dār wikāla 505, 592, 597, 598, 599, 600
darmūnāt 307
 Debkou 37
 Dénia 510, 675
 Détroit de Gibraltar 36
dīwān al-'amā'ir 182, 229, 255, 263, 264, 265, 266, 270, 272, 273, 274, 312, 328, 331, 332, 336, 346, 348, 353, 385, 400, 404, 405, 410, 418, 419, 422, 423, 426, 428, 436, 444, 446
dīwān al-abwāb 354, 355, 416, 417, 605
dīwān al-kharājī wa-l-hilālī 353, 354, 483, 605
dīwān al-khāṣṣ 677, 680
dīwān al-thughūr 219, 220, 224, 225, 226, 228, 229, 264, 483
 Dizbirī al- 212, 216
 Djedda 534, 535

 eau de camphre 493
 ébène 533, 559
 échelles 475, 491, 660
 églantine 660
 Égypte 2, 3, 6–11, 15, 18, 21, 23–30, 44, 46, 49, 51, 52, 54, 56, 57, 61, 68, 69, 74, 78, 79, 82, 83, 84, 86, 87, 89, 90, 91, 92, 94, 96, 99, 102, 104, 108, 109, 111, 112, 113, 116, 117, 118, 122, 123, 124, 127, 128, 130, 132, 135, 136–142, 144, 145, 147, 148, 151–154, 156, 157, 158, 161–169, 171–176, 178, 180, 182–188, 190, 191, 193, 199, 201, 203, 205, 207, 210, 214, 217, 218, 220, 223, 224, 227, 228, 230, 231, 234, 236, 237, 239, 241, 242, 243, 245, 247–250, 252, 254, 256, 258, 260, 262, 265, 270, 275, 276, 278–285, 287, 295, 296, 298, 301, 311, 313, 314, 319, 321, 324, 326, 328, 330, 333, 335, 336, 340, 346, 349, 359, 361–365, 370, 371, 372, 382, 388, 391, 392, 394, 396, 397–400, 402–405, 407, 409, 410, 411,

Égypte (suite)

- 418, 422, 425, 426, 428, 430-434, 437,
443, 444, 445, 456, 457, 463, 465, 466,
468, 471-479, 483, 485, 487, 489, 491,
492, 498-504, 506-509, 511, 512, 513, 515,
516, 518, 519, 520, 521, 523, 524, 525,
527-530, 532, 533, 534, 536, 537, 538,
540, 541, 542, 544, 547-557, 559-562,
564, 565, 567, 568, 569, 571, 572, 573,
576, 578, 579, 581-586, 589, 590, 591,
593, 596, 597, 599, 600, 603, 606, 609,
617, 618, 625-628, 630, 633, 635-644,
647, 648, 649, 653, 654, 655, 657, 660,
661, 666, 670, 672, 673, 675, 676, 677,
680-687, 689, 690, 691, 693-699
- épices 352, 493, 496, 515, 530, 580, 582, 586,
628, 631, 686
- esclaves 106, 116, 171, 189, 204, 256, 300, 319,
326, 327, 334, 335, 506, 533, 535, 559,
653, 683
- Europe 3, 15, 18, 194, 471, 472, 476, 485, 527,
530, 578, 586, 611, 667, 683, 685, 686,
689, 695, 699

Fā'iq al-Khādīm al-Barāz 267

Fakhr al-'Arab 675

fānūs 266, 268, 269

Faramâ 95, 175, 183, 226, 228, 479

Fatimides 2-6, 8, 9, 10, 14-18, 21-25, 29, 30,
33, 35, 44, 46, 49, 52, 54-58, 61-64,
69-72, 77-80, 82, 90, 91, 92, 94, 95, 97,
98, 99, 102, 103, 104, 107-116, 118-121,
123-126, 128, 129, 131, 132, 134-142, 144,
146, 147, 148, 150, 153-159, 161, 162, 163,
165, 166, 167, 169, 170, 172, 174, 175, 176,
178, 179-183, 185, 187, 188, 190-194, 199,
201-204, 209, 211, 213, 218, 219, 220,
222-225, 227, 228, 230, 231, 233, 234,
236-241, 243-250, 252-255, 257, 260,
262, 264, 265, 266, 268, 270, 275-279,
282-285, 287-290, 292, 294-297, 299,
300, 301, 306, 308, 309, 310, 314, 315, 316,
318-321, 325-333, 335, 337, 338, 340,
341, 342, 347, 351, 352, 356, 359, 364,
365, 370, 371, 381, 382, 383, 387, 389,
390, 391, 393, 396-400, 402-405, 410,
411, 412, 415, 420, 422, 424, 426, 427,
428, 430, 431, 434, 435, 436, 438, 442,
445, 446, 447, 449, 452, 453, 458, 463,

464, 466, 468, 471, 472, 473, 475, 476,
484, 487, 491, 498, 500, 511, 512, 525,
526, 527, 529, 530, 532, 533, 534,
537-541, 544, 547, 548, 549, 552-556,
559, 561, 562, 564-568, 570, 571, 572,
573, 576, 584-587, 591, 594, 595, 596,
598-602, 604, 606-609, 611, 613,
623-627, 634, 635, 637, 638, 639, 641,
642, 644, 646-662, 666, 673, 675,
681-700

fer 63, 74, 94, 135, 296, 394, 395, 402, 404,
420, 441, 471, 473, 488, 492, 494, 506, 510,
581, 585, 625, 653, 656, 657, 659, 660,
661, 663, 666, 683, 685, 687, 688, 699

fer forgé 659

fer génois 660

fer raffiné 659

fer vénitien 659, 660

figues 492, 501, 506

fil d'or 506, 507

flèches 296, 302, 660

flèches de *sumur* 660

flottes 1, 2, 17, 30, 34, 35, 48, 49, 51, 53, 54, 55,
56, 58, 62, 68, 82, 83, 85, 87, 88, 95, 96,
98, 99, 102, 104, 126, 130, 132, 134, 146,
147, 156, 164, 170, 174, 178, 183, 190, 191,
194, 224, 246, 254, 255, 258, 264, 266,
275, 277, 278, 280, 283, 287, 288, 289,
290, 291, 295, 314, 317, 320, 321, 326, 328,
330, 334, 342, 346, 359, 360, 378, 390,
396, 397, 401, 402, 404, 410, 412, 429, 431,
432, 434, 437, 440, 442, 445, 446, 463,
464, 468, 473, 495, 520, 585, 627, 641,
642, 658, 669, 687, 691, 692, 693

fond de lampe 493

fonte 659

Foucher de Chartres 14, 55, 158, 162, 175, 177,
179, 180, 233

Francs 8, 18, 21, 30, 54, 56, 69, 79, 83, 88, 98,
99, 156, 157, 158, 159, 161, 162, 163, 168,
169, 171, 172, 175, 176, 182, 183, 184, 185,
187, 188, 190, 191, 193, 194, 233, 242, 246,
270, 277, 281, 306, 309, 315, 316, 330, 391,
393, 445, 446, 453, 513, 515, 520, 552, 567,
580, 585, 586, 606, 660, 686, 687, 689,
690, 695, 698

fromage 508

funduq al-zabib 595

furdat al-Hind 585

- Gabès 40, 507, 680
 Gaza 27, 51, 204, 220, 655
 Gênes 102, 108, 117, 118, 256, 431, 440, 443,
 487, 513, 516, 683, 689
 Gharbiyya 480, 481, 497
 gingembre 493
 Giovanni Scriba 514, 689
 Gizeh 136, 249, 364, 379, 387, 390, 627
 glands 492
 Godefroi 158
 Golfe de Bamba 26
 gomme 492, 610, 628
 gomme adragante 492
 gouvernails 290, 660
 Grecs 53, 104, 106, 125, 126, 128, 129, 144, 146,
 155, 292, 403, 516, 606
 Grégoire II le Martyrophile 522
 grumes 660
 Guibert de Nogent 14
 Guillaume de Tyr 70, 189, 270

ḥadīd 94, 395, 506, 510, 661
ḥadīd banādiqī 660
ḥadīd jamwī 660
 Ḥāfiẓ *Voir* Ḥāfiẓ al-
 Ḥāfiẓ al- 12, 85, 181, 332, 482, 497, 552, 553,
 554, 599, 641, 645, 665, 679, 680, 681
 Haïfa 27, 38, 151, 158, 160, 281, 402, 655
 Hajar al- 37, 39, 379
 Hakam al-Turkī 365
 Hakamī al- 8, 9, 92, 553, 554, 568, 572, 628
 Hākīm al- 7, 25, 146, 149, 205, 207, 208, 209,
 234, 237, 249, 250, 251, 252, 276, 278, 303,
 306, 331, 332, 335, 378, 379, 387, 434, 438,
 447, 466, 498, 507, 512, 534, 535, 557, 765
ḥamāma 207, 305
ḥammālāt 282, 304
 hampes de lance 660
ḥaqq al-ṣudūr 680
ḥaqq al-wājib al-ṣinā'a 351
ḥaqq al-wurūd 680
ḥaqq min gharaḥ fi l-Nīl 414
ḥaqq nuzūl wa jawāz 351
ḥarat al-yanīsīyya 249
 Ḥasan b. 'Alī al-Kalbī 121, 122, 124, 325
 Ḥasan b. Abū Muḥammad al-Kalbī 137
 Ḥasan b. Aḥmad b. Abī Khinzīr 113, 114
ḥasaniyyāt 660
 Hassān b. Jarrāḥ 500

ḥawā'ij al-asātil 394
 Ḥdā[...] 35
 henné 493, 494, 496
 Hergla 41
 herminettes 659
 Ḥubāsa b. Yūsuf 111, 112, 113
 huile 44, 485, 492, 494, 499, 506, 509

 Ibn Abī 'Uqayl 216, 243, 244, 246, 280, 525,
 600, 635, 672, 673, 674, 675, 676
 Ibn al-'Adīm 9
 Ibn al-Dawādārī 9
 Ibn al-Khayyāṭ 568, 569, 571
 Ibn al-Ma'mūn 8, 10, 226, 227, 245, 270, 271,
 304, 309, 310, 331, 337, 348, 366, 381, 384,
 387, 391, 397, 418, 423, 445, 636
 Ibn al-Qalānisī 8, 21, 88, 152, 153, 162, 165,
 166, 167, 175, 207, 242, 245, 279, 288, 336,
 337, 338, 642
 Ibn al-Ṣayrafī 11
 Ibn al-Ṭuwayr 1, 2, 10, 11, 177, 179, 225, 226,
 227, 255, 263, 265, 266, 267, 268, 269,
 273, 282, 283, 286, 288, 291, 297, 301, 303,
 304, 305, 307, 309, 317, 323, 327, 331, 332,
 333, 346, 347, 348, 353, 366, 379, 382,
 384, 385, 388, 391, 395, 397, 398, 400,
 405, 410, 416, 418, 420, 422, 425, 426,
 427, 431, 444, 483, 604, 605, 634
 Ibn Bassām 306, 479, 495, 497, 499, 503, 593,
 594
 Ibn Hajar al-'Asqalānī 11
 Ibn Ḥamdān 238, 246, 267
 Ibn Ḥawqal 5, 28, 29, 44, 45, 52, 100, 115, 132,
 322, 326, 344, 360, 448, 453, 454, 456,
 462, 463, 478, 482, 485, 486, 489, 490,
 506, 508, 533, 578, 604, 649, 653
 Ibn Ḥawshab 538, 585
 Ibn Khaldūn 2, 9, 103, 104, 108, 112, 113, 117,
 257, 266, 283, 284, 430, 607, 693
 Ibn Khallikān 11, 666
 Ibn Mammātī 12, 82, 83, 93, 224, 226, 228,
 297, 298, 301, 304, 305, 307, 308, 311, 346,
 347, 348, 391, 398, 399, 402, 411, 413, 417,
 420, 444, 445, 588, 604, 605, 611, 622,
 636, 644, 645, 659, 660, 662
 Ibn Mulham 149
 Ibn Muyassar 9, 286, 330
 Ibn Najīb 566, 567, 568, 569, 571, 572
 Ibn Sallār 183, 184, 186, 193, 218, 402

- Ibn al-Ṭuwayr (suite)
 Ibrāhīm b. al-Aghlab 105
 Idrīs 'Imād al-Dīn 9, 122, 286, 388, 443, 535, 566, 628
 Ifrīqiyya 2, 16, 24, 25, 26, 29, 41, 45, 47, 49, 62, 63, 68, 76, 77, 84, 85, 101, 103, 104, 105, 107, 121, 123, 124, 130, 131, 132, 137, 140, 142, 144, 148, 154, 155, 181, 199, 201, 202, 214, 223, 225, 247, 248, 252, 255, 258, 261, 262, 263, 265, 266, 274, 285, 288, 289, 290, 292, 293, 295, 304, 313, 314, 316, 318, 319, 321, 324, 326, 329, 334, 335, 340, 344, 348, 359, 360, 370, 394, 403, 407, 412, 426, 430, 431, 432, 433, 434, 438, 444, 446, 449, 453, 456, 457, 458, 464, 468, 471, 475, 477, 478, 483, 485, 486, 487, 489, 490, 491, 495, 499, 504, 506, 507, 509, 510, 523, 524, 527, 528, 531, 571, 585, 638, 641, 648, 649, 650, 657, 673, 677, 682, 696, 699
 Ikhshid al- 364, 365, 366, 367, 368, 382
 île de Ghamr 42
 île de Juba 43
 île du crocodile 543
 îles d'al- 'Āfiyya 43
 indigo 493
 inspecteur 93, 219, 423, 478, 495, 612, 613, 622, 627, 629, 665, 668
 Iqlibiyya 41, 459
iqṭā' 210, 214, 216, 252, 273, 331, 332, 336, 601
 Iskandarūna 36
 Ismā'īl b. Ibrāhīm 550
 Israēl b. Nathan 500, 503
 Istūra 42
 Italiens 161, 192, 278, 485, 515, 518, 586, 612, 623, 682, 684, 685, 699
 ivoire 57, 533, 559, 581

Jabal Akhdar 27
 Jabal Qanṭabīr 39
 Jabbāra 30, 148, 252, 276, 278, 571, 639, 696
 Jabla 37
 Jaffa 36, 38, 51, 79, 88, 139, 140, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 169, 174, 177, 178, 179, 180, 204, 242, 270, 281, 286, 288, 309, 503
jahbadh 614, 629
 Jalāl al-Mulk Abū al-Ḥasan b. 'Ammār 247
 Janad 567

 Jār al- 28, 57, 534
 Jarjarā'ī al- 210, 212
 jarres 492, 493, 535
jāshujjīyāt 563
 Jawdhar 6, 65, 121, 134, 136, 138, 259, 261, 286, 295, 323, 324, 344, 360, 362, 371, 394, 405, 407, 408, 409, 650, 652, 657
 Jawhar 24, 46, 83, 127, 129, 136, 140, 237, 248, 286, 370, 406, 443, 463, 537, 544, 627
 Jazā'ir al-Ḥammam 39
 Jazīrat al-Qurashī 39
 Jazīrat al-Tarfa 39
 Jérusalem 38, 76, 154, 156, 157, 158, 161, 163, 168, 169, 170, 174, 175, 178, 179, 186, 187, 193, 210, 212, 233, 241, 303, 499, 503, 504, 523, 561, 635
 Jījal 43
 Jijel 651
jirānī 310
 Jiyyeh 36
 Joseph al-Labdi 597
 Joseph ha-Kohen b. Meshullam 564
 Jounieh 37
 Jourdain 175, 204, 501
jubn 508
 jujube 492
 Jūn al-Mallāḥa 41
 Jūn al-Nakhla 41
 Jurf al- 40
 jus de baie 493

 Kadhhdhāb al- 567
 Kāfūr al-Ikhshīdī 436
 Kairouan 2, 46, 114, 118, 256, 259, 260, 321, 324, 405, 432, 442, 485, 506
 Kalbides 24, 30, 49, 458, 528, 651
kanā'is Abī Shenūda 375
 Kanā'is al- 38
 Kānnauj 547
 Kanz al-Dawla 250, 557, 559
 Karak al- 36
Kārim 90, 571, 572, 573, 582, 583, 643, 698
kātib bāb al-baḥr 617
 Kerkenna 40
 Khadija b. Khāqān 365
 Khafāniş 41
 Khalil b. Ishāq al-Tamīmī 118, 132, 256
khāzin 615

- khums* 114, 219, 351, 355, 588, 603, 605, 611, 612
- khündarī* 307
- Khwarizm 547
- Kindī 11, 112, 260
- Kitāb al-majālis wa-l-musāyyarāt* 7
- Kitāb iftitāh al-da'wa* 7, 440
- Kitāb riyaḍ al-nufūs* 109
- Kuhrām 547
- kūm al-dabbāghīn* 365
- Kūrān 547
- laine 385, 506, 507
- laiton 494
- lakkat* 307
- Lamak b. Mālik al-Ḥammādī 538
- lames 659
- Lāmi' b. Ḥasan al-Kanzī 558
- Lamṭa 47, 108, 110, 113, 115
- Lamu 544
- lapis lazuli 493
- laque 492, 493, 610
- Laribus 653
- Latakieh 24, 36, 37
- lawz maksūr* 509
- Le Caire 2, 132, 140, 145, 147, 158, 207, 208, 243, 252, 288, 349, 387, 471, 475, 502, 512, 538, 559, 586, 597, 610, 696
- Lebda 39
- lin 352, 395, 478, 493, 494, 500, 503, 508, 511, 515, 586, 592, 596, 598, 601, 630, 631, 671, 686, 687
- lingots de fer 659
- M.l.tān 37
- ma'addūn li-l-asāṭil* 336
- Ma'mūn al-Baṭā'ihī 8, 175, 176, 180, 218, 226, 274, 278, 303, 317, 348, 366, 382, 383, 389, 390, 400, 435, 437, 505, 567, 599, 636
- Maḍmūn b. Ḥasan 562, 610
- Mafia 542
- Maghreb 3, 4, 15, 24, 25, 27, 30, 44, 47, 82, 107, 111, 114, 115, 117, 119, 120, 122, 124, 127, 129, 134, 139, 140, 154, 156, 235, 255, 276, 280, 285, 291, 295, 325, 334, 360, 370, 381, 405, 412, 456, 463, 465, 473, 475, 476, 477, 484, 485, 487, 491, 494, 495, 503, 505, 511, 527, 528, 537, 538, 547, 578, 580, 606, 640, 641, 649, 651, 653, 654, 658, 674, 676, 678, 686
- Mahdī al- 7, 46, 64, 65, 77, 104, 108, 109, 110, 111, 112, 114, 117, 118, 144, 285, 292, 321, 324, 362, 394, 440, 441, 442, 585
- Mahdiā 6, 26, 29, 36, 41, 44, 46, 47, 62, 63, 64, 66, 67, 77, 85, 89, 102, 111, 116, 117, 118, 119, 121, 124, 125, 126, 129, 131, 132, 136, 137, 138, 142, 182, 259, 261, 262, 285, 292, 295, 314, 321, 324, 330, 344, 358, 359, 360, 362, 394, 403, 405, 406, 407, 408, 409, 423, 431, 432, 440, 441, 442, 448, 457, 459, 462, 464, 471, 485, 486, 487, 490, 491, 504, 507, 511, 528, 640, 650, 651, 652, 654, 657, 692
- Māḥūz al- 37
- Majjana 653
- Makhzūmī al- 12, 232, 268, 331, 346, 349, 351, 355, 398, 401, 420, 421, 445, 496, 502, 515, 519, 575, 581, 585, 588, 604, 611, 612, 613, 614, 618, 619, 623, 624, 633, 646, 663, 665, 668, 670, 688, 689
- maks* 352, 353, 355, 381, 384, 420, 423, 604, 608, 609, 634
- maks gharīb* 625
- Maldives 543
- Malindi 542
- Mallāḥat Lamta 41
- Maṣṣūr al- 7, 47, 62, 104, 115, 119, 120, 121, 122, 123, 207, 208, 209, 258, 259, 261, 265, 285, 324, 325, 326, 333, 360, 405, 406, 432, 442, 485, 500, 505
- Maṣṣūr al-Yaman 538
- Maṣṣūr b. Lu'lu' 207, 209
- Maṣṣūra 465, 547
- Maṣṣūriyya 15, 120, 127, 406, 432, 442, 650
- manteau 492
- mantille 492
- manẓarat al-ṣinā'a* 380, 384, 393, 435
- Maqrīzī 2, 10, 11, 73, 78, 82, 112, 113, 137, 139, 140, 143, 144, 150, 179, 185, 187, 188, 226, 233, 283, 286, 292, 296, 297, 298, 305, 306, 309, 324, 325, 330, 331, 334, 341, 348, 352, 365, 366, 367, 371, 372, 373, 376, 378, 385, 387, 388, 390, 392, 393, 400, 411, 430, 444, 446, 466, 483, 596, 607, 624, 634, 663, 670, 692, 693

- Maqs 1, 177, 256, 283, 312, 313, 314, 332, 341,
352, 353, 366, 370, 371, 372, 374, 377, 378,
379, 380, 381, 388, 393, 396, 432, 435,
628, 629
marākib al-amīr 671
marākib al-qāḍī 673
marākib al-qaridis 479
marākib al-ṭabbākhīn 479
Maraqiyeh 37
marāsī min al-Mahdiyya ilā Şiqillīyya 134
Mardük b. Mūsā 671, 672
markab al-amīr 671
markab al-qāḍī 672
markab ḥarbiyya 111, 291
markabayn al-amīr 671
marmites 493
marsā 33, 35, 36, 37, 38, 39, 41, 42, 43, 45, 48,
62, 132, 453, 457
Marsā 'Imāra 38
Marsā al-Dajjāj 43
Marsā al-Kharaz 42, 47, 360, 478, 489, 651
Marsā al-Kharratīn 651
Marsā al-kharūba 42
Marsā al-Madfūn 41
Marsā al-Qall 42
Marsā al-Rūm 42
Marsā al-Shajara 43, 651
Marsā al-Sullūm 38
Marsā al-thaniyya 42
Marsā al-Yahūdiyya 27
Marsā al-Zaytūna 38, 43
Marsā b. Abī khalifa 42
Marsā Būna 41
Marsā Darna 39
Marsā Dubbān 43
Marsā Hūr 43
Marsā Ibn al-Albīrī 42
Marsā Janabiyya 43
Marsā jazīrat Waqūr 43
Marsā Maniyya 42
Marsā Qartājanna 42
Marsā rās al-jabal 42
Marsā Şanhāja 651
Marsā Tinā 39
Marsā Tukūsh 42
Marzubān b. Ishāq b. Marzubān 550
Mas'ūd b. Ghālib al-Waşūlī 116
mashā'ilīyya 302, 336
mastic 492, 494
matelas 492, 508
Mathura 547
Matjar 224, 354, 355, 589, 626, 648, 662, 663,
664, 665, 666, 667, 668, 669, 680, 681,
688, 689, 698, 699, 700
matjar dīwānī 663
matjar sulṭānī 663, 664
māts 34, 293, 660
mawridat sūq al-samak 479
Maymūn qā'id d'Almería 679
Maysūr al-Khādīm 207
Méditerranée 2, 3, 4, 6, 9, 13, 17, 18, 19, 21, 22,
23, 24, 25, 29, 33, 44, 45, 50, 51, 53, 58, 62,
80, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 89, 90, 95, 98,
102, 103, 107, 110, 116, 117, 120, 121, 127, 130,
139, 142, 144, 147, 148, 155, 161, 175, 186,
194, 199, 202, 223, 228, 237, 251, 258, 267,
273, 276, 277, 285, 288, 290, 293, 304, 311,
325, 403, 430, 432, 433, 440, 441, 444, 446,
447, 448, 450, 452, 455, 458, 459, 463,
464, 466, 471, 475, 476, 483, 484, 491, 499,
508, 515, 516, 520, 529, 531, 532, 541, 545,
556, 562, 571, 578, 579, 581, 587, 609, 623,
627, 632, 634, 635, 638, 641, 642, 643, 644,
645, 646, 647, 659, 662, 673, 675, 683,
685, 690, 695, 696, 697, 698, 700
Mellaḥat al-Wardiyya 38
mer Rouge 3, 4, 9, 13, 16, 18, 19, 22, 23, 28, 29,
32, 33, 51, 56, 57, 79, 89, 90, 92, 167, 189,
228, 234, 236, 290, 302, 389, 393, 399,
430, 471, 473, 475, 476, 483, 491, 496, 511,
515, 529, 530, 532, 533, 534, 535, 536, 538,
541, 544, 548, 549, 552, 554, 555, 558,
560, 565, 566, 570, 571, 572, 573, 576, 578,
579, 581, 583, 584, 586, 589, 608, 609,
627, 632, 642, 661, 686, 689, 696, 697,
698, 699, 700
mer Tyrrhénienne 106
Mevorakh 236, 239, 561
Mevorakh b. Sa'adya *Voīr* Mevorakh
Mimās Ghazza 36
mīnā' 33, 35, 36, 37, 38, 43, 46, 63, 65, 69, 75,
76, 77, 134, 459, 598
Mīnā' al-Andalusiyyin 38
Mīnā' al-zujāj 38
Mīnhāj 12, 355, 401, 420, 494, 495, 519, 581,
602, 612, 613, 617, 618, 622, 623, 624, 625,
668, 669, 670

- miqyās* 91, 367, 382
Mishne melekḥ Mitzraym 235
mismarī 306
 Modon 519
 Mombassa 542
 Monastir 41, 47
morceau de bois 660
 morceaux de navires 659, 660
 morceaux de pins 660
 Mozambique 543
 Mu'izz al- 2, 7, 24, 25, 47, 48, 91, 104, 119, 120, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 134, 135, 137, 140, 141, 142, 155, 199, 200, 202, 205, 222, 240, 248, 249, 258, 260, 261, 262, 265, 282, 283, 285, 286, 287, 289, 291, 295, 296, 324, 325, 333, 336, 341, 345, 360, 361, 362, 363, 370, 371, 372, 378, 394, 396, 403, 404, 405, 406, 407, 408, 429, 432, 433, 434, 437, 438, 439, 440, 442, 443, 444, 446, 463, 466, 467, 475, 479, 486, 487, 531, 537, 539, 547, 649, 650, 651, 652, 653, 658, 677, 678, 679, 691, 692, 767
 Mu'izz al-Dawla Ṭawq b. Nāsik 550
 Mu'izz b. Bādīs 533, 673, 677, 678
 Mu'ayyad fi-l-Dīn al-Shirāzī 8
Mubārak al-Dawla wa Sa'īduhā 209
mudawwana 327, 332, 333, 336, 426, 427
 Mufaḍḍal b. Zuray' 567
 Muḥammad b. 'Umar al-Marwarrūdī 109
 Muḥammad b. Saba' 553, 554, 563
 Muḥammad Khaṭīr al-Mulḥ 247
muḥārr 506
 Muḥsin b. Badūs 210, 415
 Mujaḥfa 506
 Mukarram Aḥmad 539, 550
 Mukarram al- 539, 540, 549, 551, 552, 553
 Mukhtār 30, 148, 250, 252, 364, 365, 367, 571, 631
 Mukhtāra 376, 630, 631, 632
 mulet 478
 Multan 465, 547
muqaddam 1, 264, 265, 266, 267, 268, 269, 270, 271, 272, 273, 274, 275, 314, 327, 422
muqaddam al-uṣṭūl al-miṣrī 169
 Muqaddasī 5, 28, 44, 52, 53, 76, 77, 202, 304, 472, 485, 492, 501, 507, 533, 537, 578, 591, 599, 626, 627, 631, 635
 Mūsā b. Ya'qūb 503
 Musabbihī al- 7, 9, 10, 189, 225, 252, 305, 306, 315, 341, 346, 347, 349, 351, 365, 372, 373, 374, 377, 378, 386, 387, 388, 412, 413, 414, 416, 602, 627, 678, 731
musatṭah 305, 311
 musc 535
mushārif 219, 224, 612, 621, 665
 Musta'li al- 13, 238, 551, 552
mustakhrajāt 353, 374, 415, 428, 602, 631
mutawallī al-baḥr 136, 259, 263, 295, 406, 407, 408, 409, 650
mutawallī al-balad 235, 596
mutawallī al-dīwān 264
mutawallī al-ḥarb 216, 227
mutawallī al-ḥukm al-'azīz 218
mutawallī al-Maṭjar 665
 Muṣāḥir b. Nazzāl al-Kutāmī 206
 Myniat Zifta 508
 myrobolan 493
 Nā'ima al- 37
nā'ib 273, 274, 422
 Nabusī 300
naḥṭ 113, 302
 Najahides 9, 570
 Nāṣir al-Dawla b. Ḥamdān 237, 675
 Nāṣirī Khusraw 5, 28, 52, 56, 57, 58, 60, 69, 71, 74, 79, 89, 91, 95, 97, 214, 231, 243, 277, 280, 295, 378, 402, 472, 492, 499, 503, 508, 515, 516, 534, 535, 574, 583, 590, 591, 594, 598, 599, 606, 628, 636, 640, 655, 656, 676, 677
 Naṣr b. Ṣāliḥ b. Mirdas 596
 Nastaraw 226, 227, 479, 480, 483
nastarawī 306
 Nastarāwīyya 480, 481, 482, 497, 603
 Nathan b. Nahray 235, 679
 natron 331, 427
 Nazīf 365
 Nazīf al-Rayḥānī 650
nāzīr 206, 478, 562, 665
 Nicéphore Phokas 127, 128, 130, 462, 653
 Nicétas 130, 462
 Nicobar 545
 Nil 1, 2, 6, 17, 22, 23, 50, 51, 54, 57, 85, 90, 92, 94, 95, 97, 98, 99, 100, 113, 136, 140, 147, 148, 167, 188, 214, 217, 224, 246, 249, 250,

- 282, 295, 296, 303, 305, 307, 312, 318, 324, 326, 329, 331, 349, 353, 363, 364, 366, 367, 370, 372, 375, 378, 381, 382, 383, 384, 385, 387, 388, 390, 395, 412, 414, 416, 422, 423, 434, 435, 471, 476, 478, 479, 495, 497, 498, 500, 502, 511, 515, 522, 530, 533, 540, 557, 559, 565, 584, 596, 609, 626, 628, 629, 631, 633, 634, 635, 636, 637, 645, 655, 662, 664, 668, 673, 680, 695, 699
- Nilomètre 348, 353, 367, 378, 385, 388, 390, 414, 417, 419, 435, 436
- noisettes 492, 494, 501, 509
- noix 492, 501
- Nrīr 36
- Nu'mān 1, 2, 7, 47, 64, 119, 122, 125, 126, 127, 128, 344, 347, 433, 440, 441, 442, 443, 459, 464, 544, 603, 608, 611, 691
- Nubie 168, 250, 544, 555, 556, 557, 558, 559, 697, 764
- Nuṣayr 137, 138, 406, 407, 408, 409, 650, 652, 653
- océan Indien 3, 6, 13, 58, 235, 236, 389, 447, 464, 473, 491, 496, 511, 529, 530, 531, 532, 536, 541, 542, 545, 546, 547, 548, 554, 555, 560, 565, 573, 578, 579, 583, 584, 661, 686
- Pakistan 465, 547
- Palerme 15, 24, 29, 48, 66, 85, 89, 106, 115, 118, 122, 124, 126, 132, 133, 256, 261, 325, 326, 344, 358, 359, 360, 459, 462, 477, 491, 508
- Palestine 3, 8, 27, 33, 53, 62, 74, 78, 86, 88, 96, 98, 99, 138, 139, 148, 153, 156, 157, 158, 161, 167, 169, 170, 176, 179, 184, 190, 191, 199, 204, 207, 208, 212, 213, 216, 217, 220, 223, 224, 225, 227, 228, 236, 241, 243, 246, 252, 254, 274, 304, 305, 316, 318, 370, 393, 398, 403, 457, 471, 473, 488, 495, 499, 501, 502, 503, 504, 514, 523, 524, 526, 528, 534, 549, 561, 567, 590, 600, 640, 655, 660, 663, 675, 681, 686, 693, 696, 698
- Parah b. Ismā'il 506, 510
- parfums 533, 625, 642
- peaux 485, 492, 494, 506, 508, 624
- pêches 501, 506
- peignes 660
- Pemba 543
- perches de cyprès 660
- peupliers 660
- pierres 40, 41, 45, 303, 440, 533, 592, 625, 626
- piliers de chênes verts 660
- pins 485, 509, 655, 659, 660
- pistaches 492, 501, 509
- planches 102, 356, 357, 391, 395, 489, 657, 660
- planches de pins 660
- Planches rabotées 660
- planches taillées 660
- plomb 492, 506, 510, 663
- poissons 296, 477, 478, 493, 494, 509, 679
- poivre 493, 513, 642, 687
- poix 25, 341, 394, 404, 425, 509, 625, 653, 658, 662, 663
- Port des Andalous 39
- poteaux de chênes verts 660
- poteaux de sapin 660
- poteaux de *shafūqīyya* 660
- poteries 494, 559, 625
- poutres 146, 287, 374, 424, 660
- Provence 509, 516
- prunes 501
- Pulau Tioman 545
- qā'id al-ustūl* 24
- Qā'im al- 64, 104, 108, 111, 113, 117, 118, 257, 335, 362, 431, 432, 440
- Qabūdiyya 41
- Qāhira 2, 370, 384
- Qal'at al-Khashshāb 651
- Qālat al-Shīnī 39
- Qālūs 543
- Qanbalū 543
- Qānūn dīwān al-rasā'il* 11
- qārib al-amīr* 671
- qārib al-wazīr* 675
- Qaṣr Abi Sakr 42
- Qaṣr al-Amīr 42
- Qaṣr al-Darak 39
- Qaṣr al-Hajjamayn 42
- Qaṣr al-Ibādī 39
- Qaṣr al-qaryatayn 41
- Qaṣr al-Rūm 40
- Qaṣr b. 'Umar al-Aghlabī 41

- Qaşr İbrīm 556, 557, 559
qavādin 660
qayşāriyya 382, 595, 597
qazdir 506, 510
qazz 503
qibālat al-şuyūd 478
qintār 331
 Qudāī al- 150, 381, 382, 383, 529, 610
quf 611, 612, 613, 614, 616, 619, 689
qunbār al-amūr 671
qurqūr 296, 306
 Qūs 60, 61, 90, 92, 556, 557, 559, 565, 566,
 609, 627, 630, 654

ra'īs al-ru'asā' 561
Ra'īs al-Yahūd 235
 Ra's Addar 41
 Ra's al-'Awsaj 38
 Ra's al-Ḥamrā' 42
 Ra's al-Jisr 41
 Ra's al-Mallāḥa 38
 Ra's al-Ramla 40
 Ra's al-Sha'rā' 39
 Ra's al-Tīn 26, 44
 Ra's Qānān 39
 Radès 42, 62
 raisins 366, 376, 384, 492, 501, 592, 630
 rames 89, 291, 292, 660
 Ramlah 88, 162, 163, 204, 207, 212, 246, 247,
 499, 500, 501
 Raqqāda 108, 113
raşāş 506, 510
 Rawḍa 348, 353, 364, 366, 367, 368, 372, 376,
 378, 381, 382, 385, 387, 388, 389, 393,
 397, 402, 414, 416, 435, 627, 631
 Raydān al-Şaqlabī 249
 Rayḥān 41
 ribat 41, 47, 63, 108, 221, 345
 Ribāt al-Hamma 41
 Riḍwān al-Walakhshī 181, 446, 521
rijālat al-baḥriyya 336
 Rivière al-M.räyün 37
 riz 492, 501
 Roger II 521, 680, 681, 689
 Rome 59, 107, 453, 749
 Rosette 36, 51, 73, 82, 92, 93, 94, 95, 114,
 185, 226, 228, 363, 376, 399, 630, 631, 632,
 635

 Rouad 37
 Rūpar 547

 S.n.b.ṭās? 36
 Sa'd al-Dawla 158, 159
 Şa'īd 224, 286, 437, 501, 534, 557, 558, 610,
 637
 Sa'īd b. al-Baṭrīq 7
 Saba' b. Abī al-Su'ūd 567
 Şabra al-Manşūriyya 2, 128, 130, 259, 405,
 432, 442, 443, 475, 484
 safran 492, 494
sāhib al-mizalla 249
sāhib Dahlak 570
sāhil al-būrī 479
 Saïda 52, 141, 152, 160, 163, 164, 166, 167, 169,
 170, 171, 183, 204, 211, 213, 230, 232, 246,
 248, 278, 279, 280, 281, 299, 317, 403, 502,
 503, 640, 675
 Sakhā 500
 Saladin 79, 168, 189, 297, 300, 308, 330, 332,
 333, 348, 352, 391, 393, 398, 399, 400,
 415, 420, 428, 444, 474, 604, 632, 634,
 688, 690, 691
 Şāliḥ b. Mirdas 209, 216
 Şāliḥiyya 95, 96, 636
 Sālim b. Abī Rāshid 121
 Sallacta 41
şamīdiqāt 660
 San Marco 134, 651
 Şandal al-Aswad 249
 Şandarfulāt 545
 Şāniṭ 543
 Santa Severina 107
 sapins fins 660
 sapins *janawī* 660
 sapins *khatwī* 660
 sapins longs 660
 sapins *nūlī* 660
 sapins *şakhrī* 660
Sar ha-Sarīm 235
 Sarafand 36
 Sardaigne 48, 105, 117, 118, 458, 507
 Satfura 321, 477
 savon 492, 506, 581, 663
 Sāwīrus b. al-Muqaffa' 8
 Sayyida al-Ḥurra 551
 Sbiba 43

- Seldjoukides 17, 78, 152, 153, 156, 191, 201, 217,
226, 241, 243, 244, 246, 445, 524, 525,
540, 549, 570, 571, 585, 657, 697, 698
- Sfax 40, 113, 477, 506, 673
- shāhid* 665
- shakhtūr* 296, 306
- shalgham* 500
- sham'* 506
- Shaqarā' al- 38
- Shaqqat al-Filfil 39
- Shaqqat al-Tis 39
- Sharaf al-Dawla b. Abī al-Ṭīb 265
- Sharaf al-Dawla Badr b. Abī Ṭāyyib
al-Dimashqī 164
- Sharqiyya 96, 331, 480, 497
- Shawar 559
- shaykh* 'Abd Allāh 585
- shinī* 35, 55, 116, 177, 286, 292, 293, 294, 298,
299, 300, 301, 304, 307, 309, 311, 328, 337
- Sicile 3, 6, 12, 13, 15, 16, 24, 26, 29, 30, 47, 48,
62, 66, 70, 84, 85, 102, 105, 107, 108, 110,
114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 124, 125,
126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 134, 136,
137, 148, 154, 156, 173, 185, 186, 202, 222,
223, 248, 252, 256, 258, 260, 276, 278,
280, 286, 313, 314, 325, 330, 348, 360,
394, 407, 448, 449, 457, 458, 459, 461,
464, 471, 473, 476, 477, 478, 483, 485,
487, 490, 495, 499, 504, 505, 506, 507,
509, 516, 521, 523, 527, 528, 537, 571, 586,
638, 639, 640, 641, 650, 651, 654, 657,
658, 673, 676, 677, 680, 686, 690, 696,
699
- Sidon 36, 38, 53, 78, 201, 206, 207, 209, 590
- siġillāt al-sultān* 565
- Silsila al- 37
- šinā'at al-'imāra* 348, 367
- Sind 443, 465, 530, 533, 536, 540, 545, 547,
585
- Sirandīb 547
- Sirat al-Mahdī* 112
- Sirat Jawdhar* 134, 361
- sirop 492, 502
- Sitt Miṣr 535
- Sofāla 543
- soie 352, 446, 492, 493, 494, 503, 507, 508,
548, 580, 582, 602, 608, 624, 631
- soieries 506, 586
- Sousse 36, 41, 47, 63, 68, 108, 109, 113, 119, 258,
261, 321, 344, 347, 359, 360, 362, 457,
486, 490, 507
- Sri Lanka 545
- Suakin 61, 90, 533, 534, 545, 556, 568, 571,
572, 573, 574, 584, 611, 643, 698
- sucre 60, 493, 494, 496, 502
- Sulayhides 12, 92, 535, 538, 539, 540, 552,
566, 567, 570, 578, 697
- sullūr* 307
- sultān* 135, 238, 477, 513, 558, 607, 660, 677,
679
- sumac 492
- sūq al-'aṭṭārīn* 591
- sūq al-asākifa* 591
- sūq al-sāgha* 591
- sūq al-ṣarf* 591
- sūq al-zayyātīn* 376
- Surt 25, 35, 39
- Sussat Barqa 39
- Syracuse 49, 508
- Syrie 3, 8, 9, 26, 40, 53, 62, 74, 77, 78, 83, 87,
88, 96, 98, 99, 102, 112, 138, 141, 143, 144,
145, 147, 148, 149, 153, 156, 168, 170, 175,
184, 186, 190, 191, 199, 204, 205, 207, 208,
210, 213, 216, 217, 220, 223, 224, 225, 234,
236, 239, 241, 243, 245, 246, 254, 274,
275, 277, 279, 287, 304, 305, 306, 315, 318,
326, 371, 403, 443, 456, 464, 465, 471,
473, 488, 489, 495, 498, 499, 500, 501,
502, 503, 504, 523, 524, 525, 528, 532,
534, 536, 537, 549, 561, 584, 590, 597,
599, 600, 633, 640, 652, 656, 657, 658,
660, 663, 675, 681, 686, 693, 694, 696
- Syrte 25, 26, 46, 112, 249, 490, 506, 507
- Ṭabarqa 47, 478, 489
- Taghrī Birdī al- 9, 165, 168, 233
- Tagigda 42
- takhlīq al-miqyās* 436
- Ṭalā'ī' b. Ruzzik 185, 187, 193, 522
- Tamīm 679, 680
- Tanzanie 543
- Ṭarābulus* 46, 49, 206
- Ṭarābulus al-Shām* 49
- Tarente 106, 116, 454
- ṭarida* 308, 309, 310, 311
- Tarse 113, 130, 222, 256, 456

- taxes douanières 332, 352, 354, 371, 417, 466, 525, 585, 586, 592, 613, 639, 698
- Ténès 38, 43, 48, 124, 489, 491
- thaghr al-Iskandariyya* 227, 680
- thaghrs* 83, 220, 223, 224, 226, 227, 228, 446
- Thanesar 547
- Théodora Porphyrogénète 149
- Tibériade 204, 207, 502
- Tibet 465, 536, 548
- Tibre 107
- Tidarmimas 37
- Tinnīs 6, 27, 37, 51, 53, 54, 69, 71, 72, 73, 74, 82, 88, 89, 95, 99, 137, 140, 141, 147, 150, 185, 186, 188, 214, 226, 227, 232, 240, 250, 277, 278, 287, 306, 357, 363, 399, 401, 420, 444, 448, 457, 459, 463, 464, 478, 479, 483, 492, 494, 495, 496, 497, 499, 500, 502, 503, 504, 516, 593, 594, 600, 604, 612, 614, 616, 618, 622, 625, 633, 637, 642, 663, 666, 668, 669, 673, 676, 698, 741
- ṭirāz* 203, 411, 486
- Tiyūmah 545
- Tobrouk 26, 39, 44
- Tortose 37, 88, 146, 206, 221, 656
- Tripoli 21, 24, 25, 26, 27, 30, 35, 37, 38, 39, 44, 45, 49, 51, 52, 53, 55, 74, 78, 79, 84, 88, 89, 102, 108, 110, 111, 113, 115, 119, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 145, 147, 149, 152, 154, 158, 160, 161, 163, 164, 165, 166, 167, 169, 174, 180, 183, 201, 202, 204, 205, 207, 208, 213, 216, 220, 231, 241, 242, 246, 248, 249, 260, 265, 275, 278, 279, 280, 281, 283, 285, 288, 303, 306, 316, 334, 335, 363, 370, 373, 403, 406, 456, 486, 488, 490, 496, 499, 502, 503, 506, 507, 511, 512, 515, 516, 523, 528, 562, 606, 613, 616, 640, 650, 652, 656, 671, 675, 676, 678, 687, 695
- Tripolitaine 249, 489
- Tropea 107
- Ṭughtakīn 168
- Tunis 29, 36, 42, 46, 47, 62, 63, 71, 108, 119, 120, 122, 261, 321, 324, 359, 360, 425, 452, 456, 457, 477, 489, 491, 506
- Tunisie 15, 86, 738, 750
- turban 492, 508
- Tustarī al- 560, 681
- Tyr 14, 30, 36, 38, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 70, 74, 76, 77, 78, 80, 84, 88, 102, 146, 150, 151, 152, 153, 160, 163, 164, 165, 167, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 179, 180, 183, 185, 187, 188, 191, 193, 201, 204, 206, 208, 209, 211, 213, 216, 217, 219, 226, 227, 229, 230, 232, 233, 237, 240, 241, 242, 243, 244, 245, 246, 248, 267, 270, 278, 279, 280, 281, 306, 317, 335, 336, 349, 363, 391, 392, 403, 446, 456, 457, 496, 501, 502, 503, 516, 520, 524, 525, 526, 561, 600, 635, 640, 642, 665, 672, 673, 674, 677, 678, 687
- Umayyades 17, 114, 122, 123, 124, 125, 127, 202, 257, 261, 285, 344, 370, 396, 425, 440, 443, 489, 692
- Uqaybilāt 39
- Usāma b. Munqidh 8, 239, 680
- uṣṭūl* 112, 113, 116, 117, 122, 129, 138, 140, 145, 150, 154, 164, 179, 186, 188, 264, 268, 269, 272, 273, 276, 277, 291, 294, 297, 308, 312, 314, 346, 347, 373, 380, 398, 399, 400, 402, 422, 427, 445, 456, 562, 563, 638, 650, 655
- uṣṭūl kabīr* 116, 285, 291
- Venise 106, 454, 487, 512, 513, 653, 684
- vergues 660
- vermillon 493
- verre 302, 492, 494, 496, 502, 517
- vêtements 203, 436, 492, 493, 507, 581
- viroles 659
- Wādī al-Malālī 39
- Wādī Mūsā 186
- Wādī Nakhla 35
- wājib al-ṣinā'a* 414
- wakīl* 597, 599, 600, 680
- wakīl al-tujjār* 562, 592, 597, 600, 674
- walī amīr al-mu'minīn* 218
- Wāqwāq 543
- wazn al-ṣinā'a* 351
- Ya'qūb b. Ishāq al-Tamīmī 113, 117, 256, 259
- Yahūdiyya al- 39
- Yaḥyā b. 'Azīz 679
- Yānis al-Ṣaqlabī 249
- Yāzūrī al- 647, 662, 663, 667, 675, 676

- Za'im al-Dawla Husayn b. Ahmad 539
 Zabid 9, 538, 554, 563, 566, 567, 570
 Zahir al- 12, 91, 147, 210, 252, 379, 387, 388,
 413, 414, 447, 533, 560, 597, 678, 681
 Zahir al-Din 162, 176, 270, 288, 445
 Zanzibar 542
 Zarqa al- 40
zawraq 306
- zift* 25
 zinc 506, 510
ziqq 506, 509
 Ziyadat Allah 1^{er} 106
zuqāq al-qanādil 591
zuqāq al-raffā'in 375
 Zuray'ides 9, 552, 553, 554, 564, 567